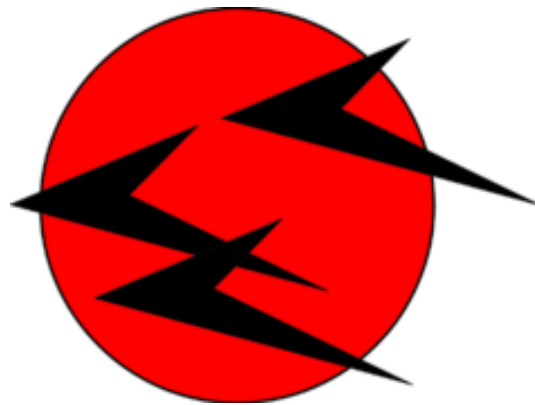


50 Jahre



**DJK-Luftsportgruppe
Turmsegler Neuss e. V.**

Vorwort

Die Idee, eine Vereinschronik zu erstellen, schwirrte schon seit einigen Jahren durch die Köpfe der Vereinsmitglieder, allein, keiner konnte sich vorstellen, diese Aufgabe tatsächlich in Angriff zu nehmen. Der endgültige Startschuß und die Einsicht in die unbedingte Notwendigkeit sofort tätig zu werden, fiel im Fliegerlager 2000 in Ziegenhain. Auslöser war ein älterer Herr, der als maßgebliches Gründungsmitglied des Vereins der erstaunten Zuhörerschaft mitteilte, daß als Gründungsdatum der „Turmsegler Neuss“ das Jahr 1951 festzumachen sei. Obwohl schriftliche Belege, wie Vereinsregister, Satzungen, Gebührenordnungen u.ä., ohne die sich heute kein Verein als solcher fühlen würde, für die Anfangsjahre fehlen, gab es doch entscheidende Umstände, die dazu führten, daß eine Gruppe junger Männer sich als „Verein“ konstituierte. Mit anderen Worten: Die Turmsegler hatten im kommenden Jahr ihr 50-jähriges Vereinsjubiläum zu feiern!

Sofort wurden Freiwillige bestimmt, die in den folgenden Monaten ein brauchbares, zur Ehre des Vereins reichendes Konzept erstellen sollten. Die ersten Treffen der Verfasser waren geprägt von Diskussionen über Form und Inhalt, doch schließlich einigten sich die Autoren auf den Versuch, die Vereinsgeschichte als bunte Mischung gesammelter Erinnerungen aller Vereinsmitglieder zusammenzustellen. Auch das unentbehrliche Bodenpersonal (Frauen und Kinder) sollte zu Wort kommen. Jeder sollte etwas zum Gelingen beitragen, denn nur so kann die lebendige Vielfalt, die jedes Vereinsleben prägt, in angemessener Form dargestellt werden. Vor dem groben Gerüst der wichtigen Ereignisse sollten die Akteure zu Wort kommen, die, obwohl Flieger und daher in ihrer Freizeit am liebsten mit dem Kopf „über den Wolken“, genötigt wurden, in Erinnerungen, Fotoalben oder Korrespondenzen zu kramen. Einige haben sich entschlossen, selber einen Text zu verfassen, andere haben sozusagen in die Feder diktiert und man darf wohl feststellen, daß wider Erwarten allen diese zuerst unfreiwillige Winterarbeit viel Spaß gemacht hat. Nicht zu unterschätzen ist auch der Einsatz derjenigen, die sich um Satz und Druck gekümmert haben und damit die Fertigstellung des Projektes „Chronik“ erst ermöglichten.

Das Ergebnis der gemeinsamen Bemühungen ist auf den folgenden Seiten zu sehen und zu lesen. Wir wünschen allen viel Spaß dabei!

Die Verfasser

Dagmar Kühn Dirk Salamon

Neuss, im Oktober 2001

Der Traum vom Fliegen wird wahr – Die Fünfziger

An einem lauen Sommerabend erzählten uns zwei Flugveteranen, wie sie 1951 begannen sich den Traum vom Fliegen zu erfüllen. Die beiden Gründungsmitglieder der Turmsegler erinnern sich gerne an die abenteuerlichen ersten Vereinsjahre. Da sie zudem über ein ausgezeichnetes Gedächtnis verfügen und für Zweifelsfälle ein gut dokumentiertes Fotoalbum zur Verfügung steht, konnten wir problemlos die Zeit um 50 Jahre zurückdrehen.

Bereits in den vierziger Jahren hatte sich in Reuschenberg innerhalb der katholischen Jugend eine



Modelbaugruppe gebildet. Da von kirchlicher Seite kein geeigneter Gruppenraum zur Verfügung stand, wurde in erster Linie in den heimischen Kellern gebastelt oder man mußte zeitweise in die Räumlichkeiten der Pfarre Weckhoven, damals noch für Reuschenberg zuständig, ausweichen. Der Erfolg der Flugmodelle konnte bei lokalen Wettbewerben unter Beweis gestellt werden, wie die noch erhaltenen Teilnehmer-

karten dokumentieren. Als dann Ende der vierziger Jahre der Bau einer eigenen Kirche in Reuschenberg geplant wurde, stand recht schnell fest, daß die Modellbauer und ehemaligen Meßdiener einen Gruppenraum erhalten sollten. 1951 war es dann soweit: Die Gruppe konnte hoch oben unter dem Glockenstuhl des Kirchturms der noch unfertigen St. Elisabeth Kirche ihren Werkraum einrichten. Pastor Franz Doppelfeld, der den Bau der Kirche geplant und geleitet hatte, förderte die Arbeit der jungen Männer mit großer Freude und stellte die Gruppe in den Folgejahren gerne als Beispiel christlich-katholischer Jugendarbeit vor.

In das Jahr 1951 fiel aber noch ein weiteres Ereignis, welches den Entschluß, ein richtiges Segelflugzeug zu bauen, erst ermöglichte: Der Segelflug, nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland verboten, wurde wieder zugelassen. Und so gab es auch wieder Zeitschriften, die über den Flugsport informierten und in denen Flugzeugkonstrukteure inserierten und – eine dieser Anzeigen bewirkte die Gründung der “Segelfluggruppe Turmsegler”. Es war das Inserat des Konstrukteurs Fritz Raab, der den von ihm entwickelten “Doppelpetraab” vorstellte. Das zweiseitige Schulungsflugzeug war genau auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Gruppe zugeschnitten. Erstens wollte man ja mit wenig Geld und Erfahrung ein Flugzeug bauen und zweitens selber Fliegen lernen.

Heute kaum noch vorstellbar, gab es Anfang der 50er Jahre immer noch Anhänger der Einsitzer-schulung, wobei auch wirtschaftliche Gründe eine Rolle spielten. Die Doppelsitzer kosteten eben viel mehr Geld als die billigen Schulgleiter. Unter diesem Aspekt muß man den Kompromiß des Schulungsdoppelsitzers Doppelpetraab sehen. Ein Doppelsitzer mit den Kosten und Abmessungen

eines Einsitzers, mit nur einem Steuerknüppel, den auch der Lehrer vom hinteren hochgesetzten Sitz aus erreichte, und nur einem Instrumentenbrett. Ferner sollte, zu jener Zeit wohl erheblich überbewertet, der Schüler immer sehen, wann sein Fluglehrer zumindest am Steuerknüppel eingriff, denn auf dem hinteren Sitz waren immerhin von oben zu tretende Seitenruderpedale. Dann war der Doppelraab vor allen Dingen auch ein Flugzeug für den Selbstbau, da einfaches Material, anschauliche Zeichnungen und geringe Abmessungen die Arbeit erleichtern sollten.

Man war sich also schnell einig, daß dieses Flugzeug unter dem Glockenstuhl von St. Elisabeth gebaut werden sollte und nahm Kontakt mit Fritz Raab auf. So erfuhr man, daß bereits Lizenzgebühren und Pläne 500 Mark kosten sollten, für die jungen Leute, die alle noch in der Ausbildung standen, kaum aufzubringen. Doch wo ein Wille ist, ist auch ein Weg und die Lösung schnell gefunden – es wurde ein Fliegerball organisiert, dessen Eintrittsgelder die Vereinskasse füllen sollten. Der Ball im Saal der Gaststätte Deuß wurde unter der musikalischen Leitung der Tanzkapelle Kiesewetter ein voller Erfolg – die Stimmungswogen schlugen hoch und die Kasse füllte sich. So mußte nur noch ein kleiner Betrag von den Vereinsmitgliedern bestritten werden.

Nach Erhalt der Pläne konnte die Bautätigkeit beginnen. Für die Beschaffung des nötigen Materials kamen die bereits im Modellbau entwickelten Strategien und Maßnahmen zum Einsatz, die gemeinhin als “Organisieren” bezeichnet wurden. Noch heute werden gerne Anekdoten aus dieser Zeit an jüngere Generationen weitergegeben, denn erfolgreiches Organisieren erforderte Geschicklichkeit und Phantasie, nur so konnte mit wenig Geld ein komplettes Flugzeug gebaut werden. Und so arbeiteten die Turmsegler schon, bevor es von der Wirtschaft entdeckt wurde, nach dem Prinzip “just in time”: es wurde immer nur das besorgt, was gerade gebraucht wurde. Unter den vielen Eigenentwicklungen aus dieser Zeit, sei hier eine hervorgehoben: Erwin Panzers “Präzisionsnagelleiste mit Strich”, mit der es möglich war, Nägelchen wie mit dem Lineal gezogen ins Holz zu hämmern. Das Auge bastelt schließlich mit.

Nagelleisten werden benötigt, wenn Holzbeplankungen mit den darunterliegenden Flugzeugrippen



verleimt werden. Bis der Leim trocken ist, sorgen die vielen kleinen Nägel, die durch eine dünne Kiefernholzleiste geschlagen werden, für den festen Verbund der Baugruppen. Nachdem der Leim getrocknet ist, werden Leiste und Nägel einfach abgezogen, ohne daß wesentliche Spuren zurückbleiben. Theoretisch, obwohl die Alternative kaum vorstellbar ist, wird der Strich nicht gebraucht, doch die traditionsbewußten Segelflieger behielten diese Technik bis heute bei.

Mit Begeisterung wurde der Bau des Doppelraab vorangetrieben. Gerd gesteht, ein komplettes Studiensemester auf dem Kirchturm verbracht zu haben, natürlich ohne Wissen der Eltern, dafür aber mit Mutters Pausenbrotten versorgt. Und so wurde Rippe um Rippe fertiggestellt, Holme geleimt und Streben angepaßt, der Rumpf aus Stahlrohren zusammengeschnitten – all die vielen Arbeitsschritte, von denen man erst weiß, daß es sie gibt, wenn sie nötig werden. Daß der Einsatz sich

gelohnt hatte, zeigte sich 1954: bereits ein Jahr nach der Aufnahme der Bautätigkeit konnte die Rohbaumontage erfolgen.

Man hatte sich natürlich schon Gedanken darüber gemacht, daß man einzelne Holzlatten eine Kirchturmtreppe hinauf, eine ganze Flugzeugfläche aber auf keinen Fall hinab tragen konnte. Doch auch für dieses Problem fand sich eine elegante Lösung: als kleiner Vorgeschmack auf ihr zukünftiges Element wurden die sperrigen Flugzeugteile durch ein Turmfenster abgeseilt. Als die Einzelteile ohne Zwischenfälle den Boden erreicht hatten, wurde der Stahlrumpf mit dem hölzernen Leitwerksträger verschraubt, die Tragflächen angesteckt und das Höhenleitwerk montiert. Auch wenn die Tragflächen noch ohne Stoffbespannung waren, konnte man nun erstmals das Flugzeug in voller Größe erkennen.

Schmunzelnd erzählen die Brüder Wienstroer, daß an diesem Tag ihr Vater mit seinem Bruder Theodor die Rohbaumontage auf dem Wendehammer der Nelkenstraße beobachtete und Onkel Theo trocken bemerkte: "Da würd' ich meinen Rock nicht dran aufhängen!" Er stiftete später den LKW für die zweite Winde.



Da auch der Bauprüfer, der zur Rohbauabnahme angereist war, im Großen und Ganzen zufrieden war, stand dem Weiterbau nichts mehr im Weg. Da dieser nun nicht mehr im Kirchturm erfolgen konnte, verlegte man die Werkstatt in den Wienstroerschen Garten, wo man einen Schuppen requirierte. Durch den Anbau eines 12er Spitzzeltes wurde dieser auf die erforderliche Größe gebracht, wobei man sich nicht scheute, bei schönem Wetter auch den restlichen Garten als Arbeitsfläche zu nutzen, wie dies durch Fotos eindrucksvoll belegt ist. Dafür braucht man nicht nur einen großen Garten, sondern auch sehr verständnisvolle Eltern.

Pikanterweise war der Schuppen aus dem Holz der alten Reuschenberger Behelfskirche gezimmert, womit das Flugzeug bis zu seiner Fertigstellung unter der Obhut der katholischen Kirche verbleiben durfte.



Um den Doppelraab transportfähig zu machen, mußte noch ein Flugzeughänger gebaut und ein Zugfahrzeug beschafft

werden. Zwischen Apfel- und Mirabellenbäumen wurde der alte Opel P4 von Schreiner Ingmann wieder hergerichtet und da es noch keinen TÜV gab, konnten man auch beim Bau des angestrebten

Kübelwagens kreativ tätig werden. Das Gestell für den Flugzeughänger wurde beim Schmied in Münchrath geschweißt und im Frühjahr 1955 war die Grundausrüstung des jungen Vereins fertiggestellt.

Der erste Ausflug des Gespanns führte am 1. Mai 1955 auf den Kirchplatz, wo das neue Flugzeug mit der Zulassungsnummer D-5412 von Pater Schulte vor der festlich versammelten Kirchengemeinde auf den Namen "Cirrus" getauft wurde.



Pater Schulte, auch "Der fliegende Pater" genannt, war eine bekannte Persönlichkeit. Er war bereits im ersten Weltkrieg Militärpilot und nutzte nach Kriegsende seine fliegerischen Fähigkeiten, um sich für die missionarische Betreuung per Flugzeug einzusetzen, womit er zu den Pionieren der modernen Seelsorge zählt. Durch zahlreiche Publikationen machte er auf seine Tätigkeit aufmerksam und gründete 1952 in Hangelar die erste deutsche Fliegerschule. Bei der Flugzeugtaufe in Reuschenberg stellte er seine Autorität unter Beweis, indem er die Kollekte der vorangegangenen Messfeiern für seinen Oblatenorden beanspruchte. Ein Verhalten, das den guten Pastor Doppelfeld ziemlich irritierte.

Neben diesem besonderen Ehrengast waren an diesem wunderschönen Frühlingsmorgen auch hochrangige Vertreter der Stadt Neuss und der DJK bei dem feierlichen Akt anwesend. Die Leistung der jungen Segelflieger in spé wurden mit Anerkennung und Lob bedacht, und die Turmsegler nutzten die Gelegenheit, offiziell der DJK beizutreten.

Vier Wochen später sollte die endgültige Bauabnahme und der Jungfernflug auf dem Flugplatz Mülheim erfolgen. Am 4. Juni machte sich eine bunte Kavalkade auf den Weg: das kostbare Fluggerät, gut sichtbar auf dem Plateauanhänger, wurde gezogen von dem in Aero-Silber strahlenden Kübelwagen, gefolgt von Motorradfahrern auf knatternden Viertaktmaschinen. In Mülheim konnte nun zwar die Endabnahme erfolgen, doch zur Enttäuschung aller war kein Windenfahrer



am Platz, weshalb der Erstflug nicht möglich war. So mußte man schweren Herzens abrüsten und den Heimweg antreten. Doch die Vorsehung meinte es gut: bei einem Tankstop in Krefeld wurde die Truppe von einem freundlichen Herren nach dem Ziel ihrer Reise gefragt und nachdem man ihm die mißliche Lage geschildert hatte, stellte er sich als Vorsitzender des Krefelder Segelflugvereins vor. Er lud die Turmsegler ein, am nächsten Tag auf dem Fluggelände Egelsberg die ersten

Flug-Nr.	Datum	Flugzeug-Muster	Kenn-zeichen	Besatzung		Start-art	Uhrzeit		Flugzeit			davon Schlepp	
				Flugzeugführer	Begleiter		Start	Landg.	s	min.	sec.	min.	sec.
1.	5.6.55	Doppelraab V/IV	D-5412	A. Ahrens	/.	W	Übertrag: 10 ⁵⁴ 11 ⁰⁷		13				
2.	5.6.55	"	"	Tilling	/.	W	11 ⁴⁶	11 ⁵¹	5				
3.	5.6.55	"	"	S. Tilling	H. Traut	W	12 ⁰³	12 ¹³	10				
4.	5.6.55	"	"	"	G. Wienstroer	W	12 ²⁰	12 ²⁷	7				
5.	5.6.55	"	"	"	H. Bellen	W	12 ³⁵	12 ⁴¹	6				
6.	5.6.55	"	"	"	H. Wienstroer	W	13 ⁰⁰	13 ²⁵	25				
7.	5.6.55	"	"	"	M. Gilges	W	15 ⁰⁷	15 ¹⁶	9				
8.	5.6.55	"	"	"	Frau Tilling	W	15 ²⁵	15 ⁴⁰	15				
9.	5.6.55	"	"	"	A. Rixgens	W	15 ⁴⁹	15 ⁵³	4				
10.	5.6.55	"	"	"	H. Koch	W	16 ⁰⁴	16 ⁰⁹	5				
11.	5.6.55	"	"	Müller	K. Brüggem	W	16 ²⁷	16 ³¹	4				
12.	5.6.55	"	"	"	H. Gilges	W	16 ⁵²	16 ⁵⁶	4				
13.	5.6.55	"	"	"	J. Koch	W	17 ⁰⁸	17 ¹³	5				
14.	5.6.55	"	"	"	H. Kremer	W	17 ⁴⁸	17 ⁵²	4				
15.	5.6.55	"	"	"	E. Panzer	W	17 ³¹	17 ³⁵	4				
16.	5.6.55	"	"	S. Tilling	S. Bauer	W	18 ⁰⁵	18 ⁰⁹	4				
						W	18 ¹⁸	18 ²²	4				
						W	18 ⁴³	18 ⁴⁷	4				
Summe:													



Starts durchzuführen. Am 5. Juni konnte nun endlich der Jungfernflug stattfinden. Bei Bilderbuchwetter erhob sich der Doppelraab mit dem Piloten Atze Ahrens zum ersten Mal in die Luft. Dem ersten Flug, der bereits 13 Minuten dauerte, folgten 18 weitere, so daß alle Turmsegler mindestens einmal in

die Luft kamen. Die Gesamtflugzeit dieses Tages betrug 2 Stunden 16 Minuten; den schönsten Flug des Tages hatte sicherlich Helmut Wienstroer, der mit dem Fluglehrer Sepp Tilling 25 Minuten bis auf 1000 Meter Höhe kreiste.

Die Krefelder Kameraden hatten die jungen Flieger mit Begeisterung aufgenommen und ihre Fluglehrer waren bereit, auch die Neusser Gruppe zu schulen. Auf Dauer konnte man ihnen diese Doppelbelastung jedoch nicht zumuten und so begann für die Neusser ein Nomadendasein, um die Freundschaft der Krefelder nicht über Gebühr zu belasten. Eine Station der Neusser Karawane auf der Suche nach Flugoasen war der Flugplatz Aachen-Merzbrück, wo man Pfingsten '55 freundliche Aufnahme fand. Laut Flugbuch der Turmsegler muß Fluglehrer Schulz belastbar und ausdauernd gewesen sein, denn am 19.6. konnten die Neusser von 7.20 Uhr bis 16.45 Uhr 29 Starts abstauben! Der Flugeifer lohnte sich, denn bereits am 28. August erfolgten auf dem Egelsberg die ersten Al-

leinflüge von Hans Bellen sowie Gerd und Helmut Wienstroer.

Insgesamt wurden in dieser ersten Saison 293 Starts mit einer Gesamtflugzeit von 24,5 Stunden auf dem Doppelraab absolviert, womit sich dieser seine Winterpause mehr als verdient hatte. Als Quartier bot sich der Speicher der St. Elisabeth-Schule an, wo er auch schon während der Flugsaison untergestellt wurde. Ihn dort hinauf zu befördern, war jedoch ein aufwendiges Unterfangen, da nicht nur die Flügel abmontiert, sondern auch der Rumpf in zwei Teile zerlegt werden mußte. Das Aufrüsten gestaltete sich dann noch anstrengender, da die Steuerseile für alle Ruder neu eingestellt werden mußten. Daher wurde der Doppelraab an den Wochenenden auf dem Flugplatz meist nicht abgerüstet und die Turmsegler schliefen unter den Flächen ihres Vogels. Während dieses ereignisreichen Sommers hatte sich leider auch herausgestellt, daß zwar viele Gruppenmitglieder gerne Flugzeuge bauten, sich mit dem Fliegen selbst aber nicht anfreunden konnten.

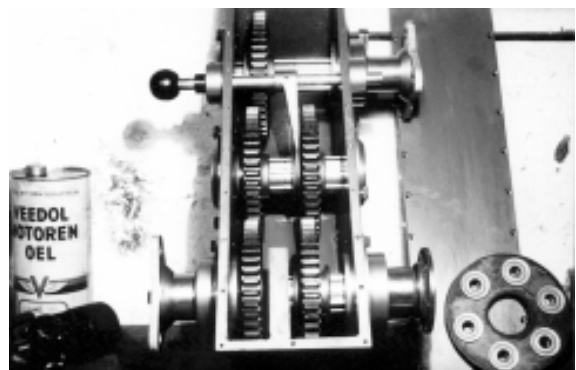
Diese Bastler suchten sich ein neues Betätigungsfeld und gründeten einen Schützenzug. Hier stellen sie ihr handwerkliches Geschick jedes Jahr durch den Bau einer Großfackel unter Beweis, die - wie könnte es anders sein - solange in der Werkstatt der Turmsegler gebaut wurde, wie diese zu Füßen der Elisabeth-Kirche bestand.

Deshalb war 1956 kein Jahr des Fliegens, sondern der Orientierung. Die verbleibenden Segelflieger nutzten die in der vergangenen Flugsaison gemachten Erfahrungen, um Pläne für die Zukunft ihres Vereins zu machen. Da die Turmwerkstatt wegen der Größe des Gerätes nicht mehr genutzt werden konnte, wurde der Bau eines eigenen Vereinsheims angestrebt. Ebenso wichtig war der Bau einer eigenen Winde, um von anderen Vereinen unabhängig zu werden. Ein Zeitzeuge berichtet:

„Nichts ist unmöglich“

Als der Doppelraab endlich fertig war, benötigten wir dringend eine Winde. Helmut kannte eine Horch-Limousine aus seiner Firma, mit der nur die Senior-Chefin jeden Sonntag zum Café Bierhoff nach Düsseldorf gefahren wurde. Nach ihrem Tod landete der Horch auf einem Schrottplatz, von wo wir ihn für 600 Mark kaufen konnten (heutiger Marktwert sicher 350.000.-). Erster Besitzer des Fahrzeugs, Baujahr 1938, war der Gerling Konzern gewesen und im Krieg war er mit Holzvergaser gefahren. Er hatte einen 8 Zylinder Reihenmotor, obenliegende Nockenwelle, Königswellenantrieb, neunmal gelagerte Kurbelwelle, 3,8l Hubraum, 120 PS. Dazu hatte er zwei mächtige Reserveräder in den vorderen Kotflügeln und hinten, wie eine Kofferkiste, einen Benzintank für 140 l Benzin. In unserem Garten wurde der Horch umgebaut.

Helmut hatte in seiner Firma die Möglichkeit, ein Zwischengetriebe zum Antrieb der Seiltrommel zu schweißen: Stahlgehäuse, die Wellen und Zahnräder sollten einen IHC-Traktor antreiben. Der Abtransport der fertigen Vorrichtung mußte diskret vonstatten gehen, daher glitt an einem dunklen, kalten Wintermorgen um 6 Uhr ein alter Kartoffel-



sack über eine Mauer in Düsseldorf auf meine Schultern. Per pedes, Straßenbahn und Bus wurde die wertvolle Fracht nach Reuschenberg transportiert – 35 kg können sehr schwer werden! Doch für uns galt schon vor 50 Jahren: “Nichts ist unmöglich!”
Gerd Wienstroer

Wieder waren die altbekannten Apfel- und Mirabellenbäume Zeugen des Windenumbaus, der rechtzeitig zur Obstblüte 1958 beendet wurde.

Die fliegerische Bilanz der Zwischenzeit war nicht berauschend. 1956 kam der Flugbetrieb wohl auch aus Geldmangel ganz zum Erliegen, eine Rolle spielte aber auch, daß keine passende Werkstatt zur Verfügung stand. Zudem war der erste tragische Ausfall des jungen Vereins zu verzeichnen: über Karneval fand bei einem Scheunenbrand der Opel P4 sein trauriges Ende. Aus diesem Grund wurden dann auch 1957 insgesamt nur 70 Starts an drei Wochenenden bei den Freunden in



Krefeld gemacht. Untätig war man während dieser zwei Jahre aber allein schon wegen des Windenbaus nicht. Zudem hatte man beschlossen, die Ausrüstung durch den Bau eines Lepos, d.h. eines Seilrückholfahrzeuges, zu vervollständigen. Diese steile Karriere stand in Reuschenberg

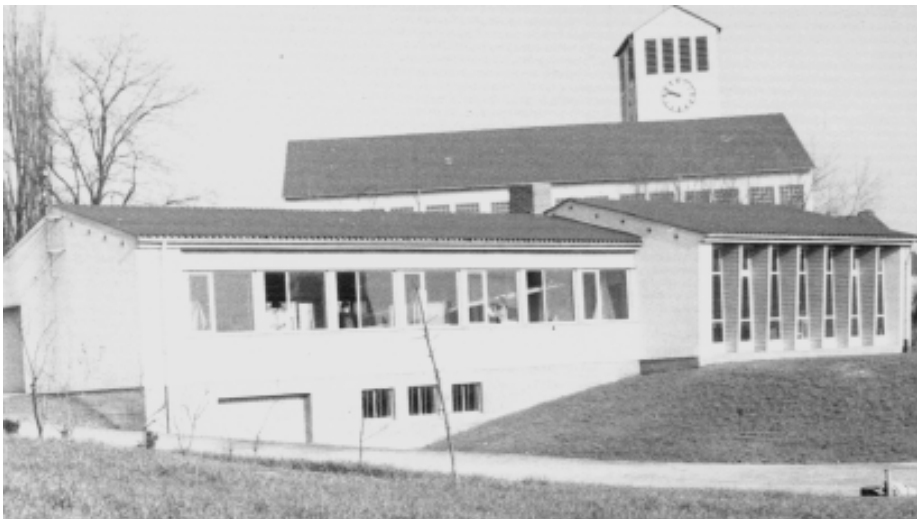
einem Mercedes 170V bevor, dem man hinterher die noch ungebrochene Begeisterung der Segelflieger für Kübelwagen ansah.

Für die Flugsaison '58 hatte man sich den Flugplatz Wolfsaap bei Grafenberg ausgesucht, weil dort einige Bekannte beheimatet waren. Allein die Fahrten der Truppe auf die andere Rheinseite müssen ein Erlebnis gewesen sein: vorne der Horch, an diesen gehängt der Mercedes und an dessen Anhängerkupplung der Doppelraabehänger! Und zugelassen war natürlich keins dieser Fahrzeuge. Am legalsten fuhr man noch, wenn für den Horch eine rote Nummer besorgt werden konnte, wenn nicht, verließ man sich darauf, daß man für Kirmesleute gehalten wurde – “Denn die fahren ja alle so.”

Daß man damit nicht unrecht hatte, wird durch einen Vorfall belegt, der sich an der einzigen Ampel zwischen Grafenberg und Neuss, bei Novesia, abspielte: Genau diese Ampel zeigte Rot, als der Tross auf dem Heimweg nach Reuschenberg war. Man mußte genau neben einem Polizeiauto halten, dessen Insassen auch prompt zum Schrecken aller das Fenster herunterkurbelten. Doch die Polizisten erkundigten sich nur freundlich nach dem Woher und Wohin, wünschten weiterhin viel Erfolg und ließen die Truppe ziehen. Glückliche Zeiten!

Neben dem Bau der Winde waren auch die Pläne zum Bau eines Vereinsheims gediehen. Bereits 1955 hatte ein befreundeter Architekt Bauzeichnungen angefertigt, allein die Finanzierung mußte noch geregelt werden. Schließlich beteiligten sich Stadt, Land und Bistum an diesem Projekt. Ein großer Teil der Baukosten mußte durch Eigenleistung der Vereinsmitglieder erbracht werden. Es waren schließlich 16.200,- Mark bei einem Stundensatz von 1,20 DM. Um die Investoren von den handwerklichen Fähigkeiten der Gruppe zu überzeugen, heißt es in einem Schreiben von damals:

“...es darf hierbei nicht unerwähnt bleiben, daß sich unter den Jungens eine ganze Anzahl mit



abgeschlossener Fachausbildung befinden, so z.B. drei Schreiner, ein Zimmerer und mehrere Elektriker. Darüber hinaus sind mehr oder weniger alle – bedingt durch den Charakter der Arbeitersiedlung Reuschenberg – handwerklich vorbelastet. In keinem Hause fehlt Hacke und Spaten und der Umgang mit aller-

lei Werkzeug ist jedem vertraut. Als Beweis dieser Vertrautheit mag das bis in die Einzelheiten selbstgeschaffene Segelflugzeug gelten, daß in Fachkreisen lebhaft Anerkennung gefunden hat.”

Schon im November '56 wurde mit dem Abfahren von Bauschutt aus der ehemaligen Sandgrube unterhalb der Kirche begonnen. Ein Jahr später war der Keller aufgemauert und die Deckenplatte gegossen. Bezugsfertig waren die Räumlichkeiten im Dezember 1958 und erhielten den Namen “Günther-Groenhoff-Heim“. Die 135 m² große Werkstatt wurde mit selbstgebauten Werktschen, Arbeitsböcken und Schränken eingerichtet, im Keller war genug Platz für die Horch-Winde und den Lepo. Der angrenzende Versammlungsraum konnte von der gesamten Pfarrjugend genutzt werden.

Das erste Bauprojekt, das in der geräumigen Werkstatt verwirklicht wurde, war der Bau des Übungs- und Leistungseinsitzers Ka 8. Anders als beim Doppelraab, wurden beim Hersteller Alexander Schleicher einige vorgefertigte Komponenten gekauft, was die Bauzeit wesentlich verkürzte. Die Ka 8 gilt noch heute als das ideale Flug-



zeug für die ersten Alleinflüge nach der Doppelsitzerschulung, denn sie ist mit ihrer robusten

Stahlrohrkonstruktion und ihrer Flugeigenschaften speziell auf das Vereinsbedürfnis nach einem harmlosen Übungseinsitzer zugeschnitten. Im Herbst '59 wurden Stahlrohrumpf und Flügelnasen



geliefert und die Arbeit konnte beginnen. Aufgrund der verbesserten Situation der Gruppe fanden viele neue Mitglieder zu den Turmseglern, von denen einige noch heute das Gesicht des Vereins prägen. Diese junge Truppe, die sich größtenteils aus Schülern der Neusser Berufsschule rekrutierte, ging mit viel Elan

unter der Anleitung der gestandenen Flieger an die Arbeit. Im gleichen Jahr flogen die Turmsegler auch das erste Mal auf dem Flugplatz Eudenbach im Westerwald, der für lange Jahre die fliegerische Heimat der Neusser bleiben sollte. Insgesamt wurden in dieser ersten Eudenbacher Saison an 16 Flugtagen 234 Starts gemacht. Diese Bilanz läßt erkennen, daß die "Neulinge" sich nicht nur in der Werkstatt engagierten, sondern auch wirklich flugbegeistert waren. Das Westerwälder Hochmoorgelände bot neben einer geräumigen Flugzeughalle, in der man die Maschinen abstellen konnte, auch einen fantastischen Blick auf das Siebengebirge. Durch die Entfernung wurde jedes Wochenende zu einem kleinen Fluglager. Das 12er Spitzzelt wurde wieder aktiviert und war nach Lagerfeuer und Gesang ein willkommener Unterschlupf. Wie man sieht, hatte sich gegen Ende des Jahrzehnts ein intakter Verein gebildet, der mit guter Ausrüstung, eigener Werkstatt und einem Heimatflugplatz beruhigt in die Sechziger starten konnte.

Ein Verein im Aufwind - Die Sechziger

Da die Turmsegler nun einen festen Flugplatz hatten, konnten sie anlässlich der Neusser Sport-



woche erstmals einen Wettbewerb organisieren und die Neusser Öffentlichkeit zu einem Ausflug in den Westerwald einladen. Am 26. Juni fand in Eudenbach ein Vergleichsfliegen statt, an dem sich 7 befreundete Vereine beteiligten. Bei bestem Wetter wurden an diesem Tag 118 Starts durchgeführt. Gewertet wurden sowohl die Disziplin "Längster Flug" als auch "Weiteste geflogene Strecke". Als Preise winkten Urkunden, Taschenmesser und Landkarten.

Für die Turmsegler war an diesem Tag erstmals die Ka 8 am Start, deren Pilot zur Freude des Vereins mit einem Flug von 5 Stunden ein beachtliches Ergebnis erflieg und zudem das Leistungsabzeichen "Silber-C" erhielt.

Neben diesen sportlichen Ereignissen stand die Schulung der neuen Vereinsmitglieder an erster Stelle. Für die Ausbildungsstarts konnten die Fluglehrer Hans Lamby und Werner Gerlach bei anderen Eudenbacher Vereinen ausgeliehen werden, womit ein Problem gelöst war. Ein weiteres Problem stellte die wöchentliche Anreise von 100 km dar, denn nicht immer fand sich für die Jugendlichen eine Mitfahrgelegenheit bei motorisierten Vereinsmitgliedern. Doch auch dieses Hindernis konnte bewältigt werden:

Günther Pferdehirt erinnert sich gerne an die abenteuerlichen Tramptouren Samstag Mittags: In mehreren Etappen ging es per LKW auf der Autobahn Richtung Westerwald. An der Steigung vor der Ausfahrt Linz fielen die Lastwagen auf Schrittempo zurück, so daß man bequem während der Fahrt abspringen konnte und so nach 4 – 5 Stunden Fahrzeit in Flugplatznähe die Autobahn verlassen konnte. Und Spaß gemacht hat das Ganze auch noch!

Bei so viel Begeisterung ist es nicht verwunderlich, daß alle Flugschüler in diesem Jahr ihren ersten



Alleinflug machten. Die Saison 1960 wurde mit 412 Starts abgeschlossen, von denen schon 33 auf der neuen Ka 8 erfolgten. Die junge Truppe wurde auch in anderer Hinsicht flügge: 1961 wurden nicht nur die C-Prüfungen erfliegen, es wurde auch der Führerschein gemacht und einige konnten durch den Kauf einer BMW-Isetta die Anreise wesentlich verkürzen. Im Jahr darauf wurde ein weiterer entscheidender Schritt getan: Der

Verein bekam einen eigenen Fluglehrer. Helmut Wienstroer hatte sich durch einen Lehrgang an der Flugschule Oerlinghausen gekämpft und ihn mit Erfolg abgeschlossen. Mit dem Neusser Naturflieger und den Teutoburger Profis trafen zwei Welten aufeinander, die sich zunächst nur mühsam annäherten. Helmut war daher froh, sich endlich seinen Schülern widmen zu können, deren Zahl weiter zugenommen hatte. Trotz der vielen Schulstarts fand er noch Zeit, den ersten Streckenflug nach Neuss durchzuführen, wo er am Eselspfad landete.



Ein weiterer Flug nach Neuss wurde 1964 von Günther Pferdehirt unternommen, der wie sein Fluglehrer am Eselspfad landen wollte. Doch es kam anders: Als er über den Schwarzen Weg flog, sah er seine Mutter das elterliche Haus verlassen und da er sich auf ein anständiges Mittagessen gefreut hatte, landete er kurzerhand zwanzig Meter neben der Gartentür. Die Mutter war etwas erstaunt, aber es ist ja bekannt, daß die Jungs immer wieder gerne nach Hause kommen, wenn sie Hunger haben.

Neben dem Flugbetrieb wurde in der Werkstatt an einer neuen Winde gebaut. Da man den Bau



eines schweren Schulungs- und Leistungsdoppelsitzers vom Typ Ka 7 plante, für den die Schlepplleistung des alten Horch nicht mehr ausreichen würde, mußte dieser durch ein stärkeres Modell ersetzt werden. Die Lösung war ein 4,2 l V8 Motor von Chevrolet mit über 200 PS. Das komplette Windenaggregat wurde auf einen Hanomag L 28 montiert, gestiftet von dem älteren Herrn, der am Doppelraab nicht mal seinen Rock

aufgehängt hätte. Die Konstruktion war so gelungen, daß sie den ersten Preis beim Wettbewerb des nordrhein-westfälischen Landesverbandes des Aero-Clubs erhielt.

Auch der Bau der Ka 7 ging gut voran. Auch für sie wurden, wie bei der Ka 8, fertige Teile von Schleicher bezogen. Sie wurde im Frühjahr 1965 feierlich vor der St. Elisabeth-Kirche auf den Namen "Franz Doppelfeld" getauft. Nun hatte der Verein zwei Doppelsitzer und als man mit Günther Pferdehirt einen zweiten Fluglehrer hatte, kamen beide Flugzeuge zum Einsatz.

Im Sommer '65 stellte die neue Winde ihre Qualitäten auf dem Bundessportfest der DJK in Eudenbach unter Beweis. Der Windenfahrer Gerd Wienstroer erhielt eine Urkunde für die Leistung von "320 störungsfreien Schleppts".



Auf diesem Sportfest lernten die Turmsegler auch die Landauer Kameraden kennen und da man sich auf Anhieb gut verstand, verbrachte man anschließend noch ein gemeinsames Wochenende in Eudenbach, wo man ein Vergleichsfliegen organisierte. Im Jahr darauf vertiefte man diese Freundschaft durch ein gemeinsames Fliegerlager auf dem Landauer Flugplatz "Ebenberg". Mit von der Partie war auch die Neusser Winde, die inzwischen auf einen amerikanischen Militärtruck montiert worden war.

Erinnerungen eines Windenfahrers

Wir fahren mit dem Truck auf der Autobahn Richtung Landau, als uns bei Koblenz ein holländischer PKW mit Wohnwagen überholt – er gerät ins Schlingern und der Wohnwagen kippt um. Wir müssen voll in die Eisen gehen und da es nicht langt, weichen wir in eine Wiese aus. Im Geländegang geht's wieder auf die Autobahn und um weiteren Unannehmlichkeiten aus dem Weg zu gehen, suchen wir schnell das Weite. (Ich glaube, wir hatten keine rote Nummer.) Als wir an der Weinstraße tanken müssen, tut sich ein weiteres Hindernis auf: Der Tankwart will uns kein Benzin geben, denn er glaubt, wir hätten einen Diesel. Wir machen also die Motorhaube auf und erklären Zündanlage und Vergaser – er glaubt an Einspritzleitungen und Dieselpumpe. Erst nachdem wir mit einem Lappen Benzin aus unserem Tank befördern, läßt er sich durch Ge-



ruchs- und Feuerprobe überzeugen. Bevor er uns allerdings den gewünschten Kraftstoff verkauft, müssen wir das Geld vorzeigen, denn 160 Liter Benzin hatte der noch nie auf einmal vertankt. In Landau angekommen, bin ich nach 2 Schoppen Wein vom Stuhl gefallen!

Der erste Flugtag in Landau bringt die nächste Überraschung: wir ziehen die Seile aus und – krach – die Trommel ist leer! Mit 1.200 Metern Schleppstrecke hatten wir nicht gerechnet. Mit alten Windenseilen, die noch zur Platzabgrenzung dienten, wird verlängert. Aus alter Gewohnheit klinken die Kameraden bei den ersten Schlepss noch bei 350m Höhe aus, doch später erreichen Ka8 und Doppelraab eine Schlepphöhe von 800 Metern. Das war auch für den Windenfahrer ein Erlebnis. Nun wußten wir auch, warum die Landauer bei unserem Wettbewerb in Eudenbach so schlecht von der Winde wegakamen: Bei der Schlepphöhe von 350m auf unserem Platz macht man in Landau schon die Landeinteilung.

Unvergessen ist auch ein Sonntags-Gottesdienst in der Halle auf dem Flugplatz mit Berufsschulpfarrer Albrecht Merk von der DJK Schweinfurt, Meßdiener Albert Klehr. - Wer erinnert sich noch an den alten Rhönindianer Eugen Facini mit seinem Jeep?

Zu einem Erlebnis der besonderen Art wurde der Besuch einer Sektellerei, bei dem wir reichlich die verschiedenen Jahrgänge probieren durften, darunter auch Erdbeersekt. Mein Sohn Markus,

damals 5 Jahre alt, meinte trocken: "Das schmeckt wie die Vorstufe von Limonade." Schließlich wurde uns erlaubt, für die daheim gebliebenen Frauen (vermutlich hatte so mancher mehr als eine) einen Piccolo mitzunehmen, was dazu führte, daß in den hinteren Rei-



hen die Ärmel der Anoraks zugeknöpft und mit Flaschen gefüllt wurden. "Ala mi presente, stampede mi!" Herrliche Tage bei guten Freunden.

In lebendiger Erinnerung geblieben ist auch die Landung Jupp Hellendahls am Rande des Schwarzwaldes auf einem französischen Militärplatz. Auf der Rückfahrt wurde für die am Platz verbliebenen eine Kiste "Bühler Pflaumen" gekauft und um es kurz zu machen: Die Kiste kam nicht an und am nächsten Tag konnten einige von uns nicht fliegen, da sie die meiste Zeit auf dem Örtchen verbringen mußten.

Da das Zündgeschirr am Truck sehr brüchig war, wollten wir die Nähe zur Raketenstation der

Amerikaner ausnutzen, um preiswert an ein Ersatzteil zu kommen. Die Übermittlung unseres Anliegens übernahm Dieter Ristau: er "translatet" einem riesigen schwarzen Ami. "The engine is ill." Der versteht uns zwar, aber der Motor läuft prima und wir müssen wieder abziehen. Pech gehabt.

Unvergessen ist auch die Heimfahrt mit dem Truck. Von Koblenz aus durchs Rheintal und den Westerwald hoch in tiefer Nacht bei Vollmond. Den Sound unseres fast ungedämpften Auspuffs habe ich noch heute im Ohr.

Als alter Windenfahrer kann ich wohl sagen: Windenfahren ist keine Strafarbeit – es macht auch manchmal echten Spaß.

Gerd Wienstroer

Die Winterarbeit bestand aus dem Bau der Ka 8b, die eine Weiterentwicklung der Ka 8 war und zu einem der meistgebauten Flugzeuge wurde. Der Bausatz wurde bei Schempp-Hirth bestellt und hatte im Gegensatz zur Ka 8 ein bremsbares Rad und eine verbesserte Haube. Da die Arbeitsschritte nun bekannt waren und viele helfende Hände zur Verfügung standen, konnte das Flugzeug im Juni 1967 zum ersten Mal in Eudenbach abheben. Auch die Ka 8b wurde getauft, diesmal wurde die Feier jedoch in Langwaden von Pater Bernhard vorgenommen. Sie war natürlich auch mit dabei, als der Verein in diesem Jahr ein zweites Fliegerlager in Landau verlebte. Der Verein hatte mit dem Bau eines zweiten Einsitzers für einige Jahre eine ausreichende, den steigenden Mitgliederzahlen angepaßte Ausrüstung. Viele Piloten hatten nun bereits ihren Luftfahrerschein und auch für die Schüler waren die Ka 8en zum Stundensammeln und Üben ideal.

Seit 1966 hatte die Fluglehrerriege zudem ein neues Mitglied bekommen. Klaus Endler hatte den Sand von Australien noch in den Schuhen, als er beschloß, die Turmsegler pädagogisch zu bereichern. "Downunder" war er schon als Fluglehrer tätig gewesen und nun der einzige Pilot des Vereins mit dem Leistungsabzeichen "Gold-C mit Diamant". Mit dieser Unterstützung konnte die Ausbildung auch weiterhin auf Hochtouren laufen und viele Fotos aus dieser Zeit zeigen glückliche Alleinflieger mit Distelstrauß.



Das Überreichen des Distelstraußes gehört in vielen Vereinen zu den Alleinflugbräuchen und dürfte jedem Piloten im Gedächtnis bleiben. Warum er überreicht wird ist nicht ganz klar und sein Aussehen kann vom lieblos abgemähten Bündel bis zu kunstvoll arrangierten Buketts reichen. Im Gegensatz dazu hat das zur gleichen Gelegenheit erfolgende Hinternversohlen einen plausiblen Grund: Mit der damit verbundenen Sensibilisierung des betreffenden Körperteils soll das Thermikgefühl verbessert werden.

Gegen Ende dieses Jahrzehntes verlegten die Turmsegler ihren Flugbetrieb für zwei Jahre (69/70) nach Frechen um die wöchentliche Anreise zu verkürzen.

Wenn heute Vereinsmitglieder gefragt werden, was ihnen von Frechen in Erinnerung geblieben ist, so heißt es zuerst: Der "Alligator". Dieser Namen wurde dem Neusser Vereinsvorsitzen von den Frechener Kameraden verliehen, da die respektinflößende Art, wie Gerd seine Truppe von der Winde aus dirigierte, für sie recht ungewöhnlich war. Auch den Turmseglern erschien dieser Name recht passend und so wurde er über Jahrzehnte beibehalten, natürlich nur hinter vorgehaltener Hand und mit einem Schmunzeln.

Da sich jedoch die fliegerischen Bedingungen als nicht ideal erwiesen, kehrte man gerne wieder in den Westerwald zurück.

Hosen mit Schlag, Haare bis zum Kragen, ein neues Flugzeug und... – Die Siebziger

Die siebziger Jahre sollten nicht nur in punkto Mode und Flugzeugpark für den Verein Neuerungen bringen: die Männerdomäne wurde von den ersten fliegenden Frauen erobert. Daher halten wir es für angebracht, dieses Kapitel mit einem kleinen Exkurs zur Frauengeschichte zu beginnen:

Wir wissen es doch alle: Hinter jedem erfolgreichen Mann steht eine starke Frau. Auch bei Segelfliegern ist das nicht anders – nur, daß es sich hier nicht nur um starke, sondern auch um sehr verständnisvolle Frauen handelt. Unermüdlich sind sie bereit, Proviantpakete zu packen, Autos mit Kind und Kegel zu beladen, Wochenenden und Familienurlaube auf morastigen Flugplätzen zu verbringen und den täglichen Kampf mit klapprigen Campingtischen und Gaskochern aufzunehmen. Die Junggesellen des Vereins wurden – zumindest war das früher so, heute erzieht man Jungs ja zu mehr Selbständigkeit - von ihren Müttern mit riesigen Mengen Butterbroten, hart gekochten Eiern und anderen Leckereien ausgerüstet – wer erinnert sich nicht an Ernsts "Zeigepudding" (Vanillepudding im Glas), einer Spezialität von Mutter Kühn? Familienväter konnten dagegen davon ausgehen, nach einem anstrengenden Tag in der ach so dünnen Höhenluft des abends mit frisch zubereiteten Köstlichkeiten verwöhnt zu werden.

Aber was machen die Frauen nun eigentlich den ganzen Tag? Eine ganze Menge. Annemarie erinnert sich immer noch gerne an die langen Spaziergänge des Sonntags nach Wühlscheid zum Früh-



schoppen oder Kaffeetrinken. Die Kinder konnten unterwegs mit Stöcken in den Waldbächen fischen und sich so richtig austoben, und zu erzählen und zu lachen gab es genug in der großen bunten Truppe. Im Spätsommer ist Hannelore stets zur Stelle, um Himbeeren und Brombeeren zu ernten und Berti fand einst den größten Steinpilz (der landete dann bei Kühns im Bratensößchen). An den heißen

Sommertagen war ein Ausflug ins Freibad nach Oberpleis angesagt oder einfach ein Nickerchen im Schatten. Kaffee und Kuchen, für den Kreislauf ein Gläschen Sekt oder ein Schnäpschen mit

Sprühsahne und Kaffeebohne (Spezialität von Karin: "Hat alles Norbert eingepackt, der sorgt immer so gut für mich.") machten auch an verregneten Tagen das Fliegerfrauendasein durchaus erträglich. Wenn dann noch die Kinder mit Hammer, Nägeln und Säge in den Wald zogen, konnte man mal so richtig entspannen und in Ruhe die vielen kleinen interessanten Neuigkeiten austauschen.

Auch die oft verregneten Fliegerlager wurden mit Gummistiefeln, Regenhäuten und viel Improvisationstalent gemeistert und wie meist, blieben die kleinen und größeren Katastrophen am lebendigsten im Gedächtnis haften. Heute kann man über so manches herzlich lachen – schön war es trotzdem!

Der aufmerksame Leser wird nun fragen: Gab es denn keine fliegenden Frauen im Verein? Bis Anfang der 70er Jahre gab es die tatsächlich nicht. Bis dahin waren sie auch eigentlich nicht so gerne auf dem Flugfeld oder in der Werkstatt gesehen, da zu befürchten stand, Konzentration und Arbeitswille könnten sich zu Ungunsten des Vereins verlagern. Doch eines Tages war es dann soweit:



Hannelore erschien auf der Bildfläche, schüttelte ihre blonden Locken wie einst Loreley und verlangte nicht nur den fleißigsten Flieger des Vereins, sondern auch noch einen Platz im Flugzeug! Die Vereinsväter mußten ernsthaft um die Moral der Truppe fürchten – man war schließlich auf Frauen ganz und gar nicht vorbereitet: wohin mit ihr des Nachts? An den Wochenenden campierten die Jungs auf dem Heuboden der Gaststätte Stroh in Buchholz und die älteren Herren hatten dort Zimmer gemietet. Wer sollte nun die Jungfrau bewachen? Als Lösung bot sich die "Oma Stroh" an: hinter ihrem Zimmer gab es eine kleine Kammer, in der Hannelörchen gut behütet nächtigen sollte. Doch sei´s, daß die Oma abends ein kleines Basaltfeuerchen pichelte, sei´s, daß die gute Seele einfach einen festen Schlaf oder ein großes Herz hatte – Jürgen wurde auf leisen Sohlen mit den widrigen Umständen fertig.

P.S. 20 Jahre später konnte Hannelore als erste (und bislang einzige) Frau in den Vorstand einziehen, auch ohne Quote.

Dank der regen Ausbildungstätigkeit hatte der Verein seit seiner Gründung eine ansehnliche Zahl qualifizierter Piloten hervorgebracht, weshalb mit Beginn der siebziger Jahre der Ruf nach einem neuen Flugzeug lauter wurde. Der bisherige Flugzeugpark aus Doppelraab, Ka 7 und den beiden Ka 8en eignete sich zwar hervorragend für die Schulung, doch war die Entwicklung im Segelflugzeugbau inzwischen mit Riesenschritten weitergegangen. Es ist also kein Wunder, wenn die erfahrenen Flieger neue Herausforderungen suchten.

Die neuen Segelflugzeuge sahen auch zu verlockend aus. Gegen die Schulungstypen wirkten sie wie schnittige Rennmaschinen, was sie eigentlich auch waren. Es gab nur einen Haken: sie waren ziemlich teuer und aufgrund der neuen Werkstoffe und Techniken nicht selbst zu bauen. Die Lö-

sung nahte in Gestalt des schweizerischen Konstrukteurs Albert Neukom. Er hatte die "Elfen" entwickelt und gebaut, eine ganze Serie unterschiedlicher Leistungsflugzeuge, die er als Bausatz aus zum Teil vorgefertigten Baugruppen verkaufte.

Der Kontakt zu ihm wurde hergestellt und man wurde sich schnell einig, eine Elfe S 4 zu bauen.



Zwar flogen in der Schweiz schon einige Elfen, doch waren sie in Deutschland noch nicht als Muster zugelassen. Dennoch wurde der Bausatz 1973 in der Schweiz abgeholt. Er bestand aus den Tragflächen, dem Rumpfvorderteil und Schalentteilen für die Ruder. Die Rumpfröhre konnte in konventioneller Sperrholzkonstruktion, allerdings mit GFK-Beschich-

tung, selbst gebaut werden.

Doch nicht nur die Segelflugzeuge hatten sich seit 1951 weiterentwickelt, sondern auch die Bürokratie. Sie machte dann auch die größten Schwierigkeiten, bis die Elfe endlich flog. Die Holzbeplankung des Rumpfes fand z. B. keine Gnade vor den deutschen Behörden, die auf einer anderen Holzsorte bestanden.

Zum Glück erwies sich Albert Neukom als engagierter und flexibler Förderer des Projekts und ermöglichte die entsprechenden Änderungen an seinem Entwurf, was ein umfangreicher Briefwechsel dokumentiert. Aber allen Hindernissen zum Trotz, die zwar



möglicherweise ein Amtsschimmel, nicht aber ein Segelflieger leicht nimmt, erfolgte 1974 der Erstflug des neuen Flugzeuges in der Schweiz.

Kein Flugzeug der Neusser hatte einen solchen Mythos wie die Elfe. Direkt am Anfang ihrer Laufbahn sorgte sie für das erste Massenflugverbot der Vereinsgeschichte. Aufgebaut wurde sie nur bei bestem Wetter und die gleichen hohen Ansprüche, die an die Witterung gestellt wurden, galten auch für die Piloten, die sie fliegen durften. Schon beim Aufrüsten wurden die besten Köpfe des Vereins gebraucht, denn die Hauptbolzen waren zylindrisch, was Sachkenntnis, ein geschultes Auge und

Fingerspitzengefühl erforderte. Manchmal waren diese Qualitäten etwas ungleichmäßig verteilt, weshalb die Flügelmänner mitunter nach einiger Zeit des Probierens völlig entkräftet um Ablösung baten. Wer erinnert sich noch an das Kommando vor dem Aufrüsten, "Uhren und Ringe ausziehen!" und den Versuch von Horst Steiner, das Material durch den Einsatz weißer Handschuhe zu schonen? Doch trotz des Schweißes, den sie manchmal kostete, heißt es bis heute: "Die Elfe? Die hab' ich immer gern geflogen."

Klaus Endler 404 Reuschenberg, den 5.5.1975

F Meier

Bezügl. der Vorfälle am 1.5.1975

Entgegen der Absprache während einer Vorstandssitzung und entgegen der Festsetzung bei der Jahreshauptversammlung wurde ohne Wissen beider Fluglehrer oder Verständigung des Vorstandes die Elfe von 8 Mitgliedern in eigener Regie und Entscheidung in Betrieb genommen und geflogen.

Nach meiner Meinung ist dies eine grobe Verletzung unserer Vereinsregeln. Ferner ist es als disziplineloses Verhalten anzusehen, wenn einzelne Mitglieder ohne Einweisung ein für uns unbekanntes Flugzeug fliegen.

Diese Anschuldigung wird auch nicht dadurch entlastet, daß beide Fluglehrer abwesend waren.

Es wird deshalb in aller Fairness ein zweiwöchiges Startverbot auf der Elfe für folgende Mitglieder ausgesprochen:

STEINER	
Gommersbach	
Kolbe	
Hasse	Gruppe 1
Nick	für die ersten 2 Wochen
Meier	
Zengerling	
Kühn E.	Gruppe 2
Kühn X.	für die zweiten 2 Wochen

Sollten sich aus dieser Regelung weitere Schwierigkeiten ergeben, trete ich unwillkürlich als 1. Vorsitzender zurück.

Klaus Endler



Die Fliegerlager der Siebziger in Eudenbach waren besonders dazu angetan das Gemeinschaftsgefühl des Vereins zu stärken. Mit heutigen Maßstäben gemessen, könnte man diese Art seinen Jahresurlaub zu verbringen, am ehesten als "Adventuring" bezeichnen. Für alle Teilnehmer hatten diese Wochen einen ganz besonderen Erlebniswert, der auch nach 30 Jahren noch zu heiteren Erzählungen anregt. Wer erinnert sich nicht gerne an die Lagerfeuer mit Gitarre und Mundharmonika und den Liedern von den "Fliegern in der Dämmerstunde" und den "Adlern der Lüfte".



Zu dazu gab es "Pferdeblut", um die Kehle zu ölen und die feuchte Kühle von unten nicht mehr zu spüren, zudem half eine gehörige Dosis durch die meist recht kurze Nacht. Jugendliche Flugschüler mußten allerdings um 22 Uhr in die Schlafsäcke, denn die Fluglehrer hatten keine Lust, sich mit verkaternten Teenies herumzuplagen. Dafür war am nächsten Morgen auch schon um 9 Uhr der erste Start angesagt. Da herrschte noch Ordnung. So Manchem treibt die Erinnerung daran Tränen in die Augen, wenn er die Truppe in heutigen Fliegerlagern um 11 Uhr morgens noch am Frühstückstisch sitzen sieht. (Andere sagen: Gott sei Dank.)

"Pferdeblut" war eine Art Zaubertrank, dessen Zutaten zwar an Glühwein erinnern - das richtige Mischungsverhältnis war jedoch eine Kunst, die nur von erfahrensten Medizinmännern beherrscht wurde.



Die Atmosphäre dieser Lager kann wohl nur jemand nachvollziehen, der sie erlebt hat. Es sollen daher im folgenden zwei Zeitzeugen zu Wort kommen:

Die Wanderung nach Windhagen oder: Kleider machen Leute

Das war vor reichlich 30 Jahren – da standen auf dem Flugplatz noch meterhohe Disteln und bei den jährlichen Fliegerlagern wurden an den abendlichen Lagerfeuern noch Lieder von Madagaskar gesungen und an Regentagen wurde zu Wanderungen durch den "oh so schönen Westerwald" aufgerufen.

An einem dieser Tage, total verregnet, ich weiß es noch wie heute, beschlossen wir einen Fußmarsch nach Windhagen. Wir, das waren Gerd, Siegfried, Delta Lila (Wolfgang), Jürgen, der eiserne Gustav, Theo meine Wenigkeit und.....? Unsere Kleidung war den Wetterverhältnissen ange-

paßt: Ich trug einen Hut ohne Krempe, einen Umhang aus amerikanischen Militärbeständen (aus vier solcher Umhänge konnte man ein Zelt erstellen) und natürlich Gummistiefel – Jummistiffele, wie Gerd sie nannte. Die anderen sahen ähnlich verwegen aus, uns alle umwehte der leichte Modergeruch feuchter Zelte und vielleicht auch mangelnder Hygiene, was aber meine persönliche Einschätzung ist, ich möchte hier niemandem etwas unterstellen. Tatsache ist, daß Waschwasser knapp war und wir nicht zu Verschwendungen neigten, daher war natürlich auch keiner von uns rasiert. Als Wanderstab wurde ein knorriger Ast gesucht und so ausgerüstet konnte die Wanderung beginnen.

Hinter Schäfers Kneipe stachen wir in den Wald, unter uns quatschten die Stiefel im aufgeweichten Waldboden und von den Blättern und Zweigen tropfte das Naß hernieder. Nach geraumer Zeit endete der Wald und gab den Blick frei auf die ersten Häuser von Stockhausen und – zu unserer großen Freude – auch auf einen Tante Emma Laden, denn wir hatten von den Anstrengungen Hunger und Durst bekommen – hatten wir aber eigentlich immer. Der Vorschlag “Bloodwosch und Lambrusco” wurde wohlwollend aufgenommen. Aber oh weh!, wie wurden wir enttäuscht – man verschloß uns die Ladentür vor der Nase. Kein Wunder, wie wir aussahen. Es erfolgte eine Art Belagerung: wir lümmelten uns vor dem Geschäft herum und verfolgten die zähen Verhandlungen von Gerd, der geldscheinschwenkend die seriösen Absichten der Truppe per Gebärdensprache durchs Schaufenster zu vermitteln suchte. Er hatte Erfolg: Einzeln wurden wir eingelassen und Wurst und Wein wechselten den Besitzer.

So gestärkt setzten wir unseren Marsch fort und entdeckten mit Vergnügen im Straßengraben ein



Motorradwrack. Ohne Motor und Bremsen aber mit luftgefüllten Reifen wurde es gehoben und bergauf geschoben. Oben angekommen, von drei tollkühnen Fahrern besetzt, ging es nun abwärts: ein Bild für die Götter – drei Mann auf diesem Gestüt – angetrieben von der Schwerkraft!

Am nächsten Berg fragten wir eine Frau, die gerade ihr Fahrrad mühsam bergauf geschoben hatte nach der nächsten Polizeistation und erweckten dadurch ihren Argwohn. Fast unmerklich drehte die wackere Westerwälderin ihr Fahrrad wieder in Richtung bergab, schwang sich in den Sattel und - weg war sie.

Unsere nächste Station war eine Hochzeitsgesellschaft in Windhagen. Hier wollten wir sangeserprobt ein Ständchen bringen – die ganze Gesellschaft verschanzte sich hinter geschlossenen Vorhängen.

Irgendwann tauchten die Firmenschilder von AGFA auf. Schon reifte ein neuer Plan: Eine

Firmenbesichtigung wurde angestrebt. Der Zaun nebst Sprechanlage setzte uns Grenzen, die Kommunikation durch dieselbe war wenig erfolgreich: man wollte die verluderte Truppe auf gar keinen Fall aufs Firmengelände lassen. Zum Trost wurde die Besichtigung des nahegelegenen Fischteiches angeboten, was wir beleidigt ablehnten.

Nach dieser Enttäuschung verlangte uns nach körperlicher Betätigung, weshalb wir auf dem nun angetretenen Rückweg, einem holzhackenden Opa, der ängstlich zurückwich, kurzerhand die Axt wegnahmen und gemeinschaftlich den ganzen Holzhaufen bis zum letzten Scheit zu Brennholz verarbeiteten. Drei hielten die Klötze fest und Siegfried, als Steinmetz gezielte Schläge gewöhnt, hack-

te was das Zeug hielt – unsere Finger blieben alle dran.

Diese Geschichte habe ich in Fliegerkreisen wohl oft erzählt und dabei in der Vergangenheit gelebt.

Klaus Endler

Ich bin ein Mensch; nichts Menschliches ist mir fremd.

Wie Klaus schon in seinen Ausführungen angedeutet hat, nahm man es in den Fliegerlagern mit der Hygiene nicht so genau, wie sollte man auch? Gezeltet wurde in freier Natur am Rand des Flugplatzes, abseits jeglicher Zivilisation. Natürlich hatten alle ihren eigenen Wasserkanister mit Hähnchen, der in treuer Eintracht mit den übrigen auf einem Balken abseits der Zelte stand, und wo morgens gemeinschaftliches Zähneputzen angesagt war. Schließlich brauchte man seine Zähne



noch zum Kauen und wollte keine ernsthaften Schäden riskieren. Auf die Pflege des "Restkörpers" mußte verzichtet werden, es sei denn, man füllte Wasser in Schüsseln ab, die man dann ins Zelt trug. Außerdem war, wenn das Wetter es zuließ, abends Schwimmen im Hiberger See angesagt. Um die Natur zu schonen, natürlich ohne Seife, aber immerhin.

Für zarte Gemüter mit zuviel Phantasie war es ein besonderes Erlebnis, das tiefschwarze Gewässer schwimmend zu durchqueren – es hat sich aber keiner gedrückt und alle haben überlebt. Nicht zu überbieten war aber die Lösung der allzumenschlichen Probleme. Ca. 50 Schritte vom Zeltplatz entfernt wurde auf freiem Feld eine große blaue Regentonne in den Boden eingelassen. Darauf wurde ein bequemer Toilettensitz befestigt. Das Ganze wurde mit einer Konstruktion aus Holzlatten umbaut, wobei der dem Lager abgewandte Teil offen blieb und so einen wunderbaren Blick auf das Siebengebirge freigab. Verkleidet und überdacht wurde das Gerüst mit belaubten Ästen. Durch das Hissen einer weißen Fahne konnte dem Lager angezeigt werden, daß diese lauschige Stätte zur Zeit genutzt wurde. Ab und an kam es natürlich vor, daß vergessen wurde die Fahne nach Verrichtung der Notdurft wieder einzuholen, was dann zu unschönen Szenen führte. Wer heute die unpersönliche Kühle gekachelter Waschräume nutzen muß, kann sich die gemütliche Atmosphäre dieses Ortes kaum noch vorstellen: Besonders, wenn abends die Sterne am Himmel und die Lichter auf dem Siebengebirge leuchteten, wollte man gar nicht mehr fort. Lediglich morgens konnte die Intimsphäre Schaden nehmen, wenn der Bauer in aller Frühe sein Feld pflügen mußte und vor dem Örtchen seine Bahnen mit dem Traktor zog.

Das Ende des Fliegerlagers bedeutete auch das Ende dieser Einrichtung. Die Tonne (mittlerweile randvoll) wurde gut verschlossen abtransportiert, Brille und Holz für das nächste Jahr eingelagert.

Dagmar Kühn

Ziegenhain, the airfield where I want to be! – Die Achtziger

So ziemlich jede Religion hat ihre heilige Stätte. Und wäre Segelfliegen ein Glaubensbekenntnis, hieße der dazugehörige heilige Ort: Die Wasserkuppe. Die höchste Erhebung der Rhön sah den Anfang der Segelfliegerei, als das ganze Abenteuer Fliegen noch aus Sprüngen von wenigen Sekunden Dauer bestand. Auf der Wasserkuppe steht das Fliegerdenkmal und auch das Segelflugmuseum. Eine Flugschule sorgt für den nötigen Nachwuchs. Es gibt wohl kaum einen Segelflieger in Deutschland, der diesen Berg noch nicht besucht hätte. Selbst wenn man nicht zum Fliegen dort ist, bleibt das Ritual das gleiche: ähnlich wie in Mekka die Kaaba, umrundet man auf dem Weg zum Fliegerdenkmal den Gipfel, auf dem sich Radarkuppeln der Bundeswehr erheben. Dabei stellt man sich vor, unter welch widrigen Bedingungen die Segelflugpioniere diesen Berg erobert haben. Den Abschluß (oder Anfang) bildet dann ein andächtiger Besuch des Museums, dessen Exponate die großen Persönlichkeiten und Flugzeuge der Segelfluggeschichte präsentieren.

Auf einer dieser Pilgerfahrten lernte Karl-Heinz Gommersbach 1971 nicht nur das Motorseglerfliegen, sondern auch Helmut von Keitz kennen, der ihm dort als Fluglehrer die Feinheiten dieser Art des Fliegens nahebrachte. Helmut trug sich mit dem Gedanken, eine eigene Flugschule zu eröffnen und lud Karl-Heinz ein, vorbeizukommen, wenn es soweit wäre. Karl-Heinz sagte zu, womit der Startschuß für eine wundervolle Freundschaft gefallen war.

Standort der neuen Flugschule wurde Ziegenhain in Hessen. Dorthin fuhr Karl-Heinz dann ab 1974 immer zum Verlängern seines Motorseglerscheines. Es dauerte noch einige Jahre, bis er seinem Verein genug von den Möglichkeiten vorgeschwärmt hatte, die sich ehrgeizigen Fliegern dort bieten. Neben fließend warmem und kaltem Wasser gab es nämlich auch Flugzeugschlepps rund um die Uhr an allen Tagen in der Woche, was beides in Eudenberg nicht ganz so einfach zu haben war. Das erste Lager gefiel allen so gut, daß für die folgenden zwanzig Jahre fast jeder Fliegerurlaub dort durchgeführt wurde. Manchen gefiel die hessische Kleinstadt so gut, daß sie wie Horst Steiner mit Inge, Papageien und ASW 19 einfach ganz dort blieben.

Fliegerisch machte der Platz viel Spaß und bot eine Menge ungewohnter Anblicke. Helmut schlug

als Kunstflug-As zwei Fliegen mit einer Klappe: er schleifte die Segelflugzeuge



mit seiner D-ENBY bis auf Ausklinkhöhe und turnte dann zu Boden, um Zeit zu sparen. Hartgesottene konnten bei

ihm auch in den Segelkunstflug schnuppern, aber kaum einer entschied sich, es wirklich zu lernen. Ziegenhain war für den Verein auch in einer weiteren wichtigen Hinsicht interessant: der Platz war

familienfreundlich. Denn um Nachwuchssorgen in ferner Zukunft vorzubeugen (warum wohl sonst), hatten die Flieger zur Selbsthilfe gegriffen und den Flugplatz mit einer Schar Kinder bevölkert, die unter liebevoller Anleitung dem Verein zugeführt werden wollten. Daß die Rechnung aufging, zeigte sich ab Mitte der 80er Jahre, als fast alle zu Flugschülern wurden. Bis die "Jungen" das flugfähige Alter von 14 Jahren erreicht hatten, mußten natürlich die Mütter die Brutpflege übernehmen, was ihnen im schönen Hessischen Bergland auch (meistens) nicht schwer fiel.



Die Damen Braun, de Keyser, Diekneite und Kolbe können von Wanderungen mit ihren (Klein)-Kindern berichten, die sie tagelang durch die Wiesen, Weiden und Wälder Mittelhessens führten. Mit dem Marschgepäck auf dem Rücken und Blasen an den Füßen erreichte man abends er-



schöpft aber glücklich die angestrebten Jugendherbergen. Die Leitung der Exkursionen übernahmen meist Karin und Sigi. Man munkelt heute noch hinter vorgehaltener Hand, die beiden hätten statt Straßenkarten aus Versehen ihre Schnittmusterbögen benutzt, weshalb es mitunter zu kritischen Orientierungsproblemen kam.

Doch auch die verbesserte sanitäre Situation gab bei den Damen noch Anlaß zur Kritik, da ihnen mit den Kindern nur eine Dusche zur Verfügung stand, den Männern aber derer vier. Marlies erinnert sich noch heute mit Grausen daran, wie sie ihre 2 Jungs und sich selber unter Einsatz einer Duschmarke in drei Minuten abseifen mußte – eine Meisterleistung, wie sie nur durch hartes Training zu solcher Perfektion gebracht werden kann.



Eine besondere Attraktion waren die Abende mit Bauernbrot und Schmalz. In der Gegend von Ziegenhain, wo in diesen Jahren noch die alten Schwälmer Trachten zum Straßenbild gehörten, gab es auch noch die originalen Backhäuser, die einmal in der Woche angefeuert wurden. Die rührigen Damen hatten natürlich schnell die entsprechenden Kontakte geknüpft und konnten so das begehrte Backwerk beschaffen. Besonders Klaus Endler, der in dieser Gegend aufgewachsen war, genoß diese Abende sehr.

Für Flieger ein absolutes Muß waren die Abende beim "Löwen". Horst Löwe war Fluglehrer im Ziegenhainer Verein und betreibt bis heute die gleichnamige Gaststätte. Seine Begeisterung für die Fliegerei fand auch auf seiner Speisekarte ihren Niederschlag, denn nur bei ihm konnte man einen "Fliegertopf" ordern. Zudem wartete er mit einem Kräuterlikör auf, dem Norbert Braun den Namen "Loctite" gab, da er die Geschmacksknospen für mindestens 18 Stunden lahm legte.

Möglicherweise wirkte der Ziegenhainer Flugbetrieb auch auf den Ehrgeiz der Neusser befruchtend, denn beide in den 80'er und 90'er Jahren angeschafften Flugzeuge wurden von Ziegenhain aus erworben.



Ab 1980 trat eine neue Generation von Nachwuchspiloten den Turmseglern bei. Im Verlauf ihrer Ausbildung entstand ab 1984 der Bedarf nach einem neuen Flugzeug, das die Lücke zwischen der alten Ka 8 und der doch ziemlich schnellen Elfe schließen konnte. Die Kriterien für ein solches Flugzeug waren schnell festgelegt: es mußte ein Kunststoffeinsitzer mit starrem Fahrwerk zu einem moderaten Preis sein.

Gerade zu Beginn des 85'er Fliegerlagers in Ziegenhain wurde mit dem Mistral-C ein solches Flugzeug gefunden und kurzerhand in Würzburg gekauft. Klaus Endler und Jürgen Kolbe flogen



den Mistral auf dem dortigen Flugplatz Probe und überzeugten sich von den guten Flugeigenschaften. Mit den Verkäufern kam man überein, den Flieger direkt mitzunehmen, und so konnte das neue Flugzeug in Ziegenhain einer völlig überraschten und staunenden Vereinsöffentlichkeit präsentiert werden.

Auf zu neuen Ufern – Die Neunziger

Seit nunmehr 30 Jahren war die Heimat der Turmsegler in Reuschenberg am Fuße der St. Elisabeth-Kirche. Doch obwohl der Verein der DJK angehörte und sich über neue Mitglieder aus dem Kreis der Pfarrjugend gefreut hätte, konnten keine Nachwuchs-Flieger in der Gemeinde gewonnen werden. Die Kirchengemeinde hatte daher schon 1970 einen Teil des Fliegerheimes beansprucht, um in diesen Räumlichkeiten Disco-Nachmittage für die Jugend zu veranstalten, die den Zeitgeist offensichtlich mehr bedienten. Der Anbau eines Raumes für Senioren-Nachmittage war ebenfalls erfolgt. Seit 1977 hatte die Pfarre einen offiziellen Mietvertrag mit den Turmseglern abgeschlossen, womit das Verhältnis von Pfarre und Verein auf eine geschäftsmäßige Basis gestellt wurde. Für die Turmsegler waren all dies schmerzvolle Erfahrungen, wähten sie sich doch in der Tradition katholischer Jugendorganisationen und besonders die noch dem Verein zugehörigen Gründungsmitglieder, konnten nicht glauben, daß man ihnen ihr Vereinsheim eines Tages streitig machen würde. Doch dies geschah 1989: Der Pfarrgemeinderat St. Elisabeth kündigte den Mietvertrag. Die Kündigungszeit betrug 6 Monate zum Jahresende, für einen kleinen und vor allen Dingen armen Verein, der Platz brauchte, um Flugzeuge unterzustellen, sie zu warten und auch Versammlungen abzuhalten, eine Katastrophe. Für den Vereinsvorstand begann eine Zeit der Verhandlungen, die durch sämtliche Institutionen führte. Ein Bittschreiben an die Diözese Köln bzw. an Kardinal Meissner wurde abschlägig beschieden und damit war klar, daß man sich auch von Seiten des Vereins an andere Stellen wenden mußte, um nicht zum Ende des Jahres vor dem Aus zu stehen. Stadt Neuss, DJK-Sportverband und Parteien wurden über die Schwierigkeiten des Vereines informiert und gemeinsam wurden Lösungsvorschläge erarbeitet. Die Ideal-Lösung konnte schließlich in Norf gefunden werden: Unter dem Gymnasium standen ausreichend Kellerräume zur Verfügung, die nach dem erforderlichen Ausbau den Bedürfnissen der Gruppe entsprechen würden. Die Schulleitung unter Oberstudiendirektor Wörhoff zeigte sich sehr entgegenkommend und entwickelte viel Verständnis für die Belange der Segelflieger.

Die Baugenehmigung wurde Ende Oktober 1990 erteilt, womit der Startschuß für die Mitglieder



gefallen war. Viele Hände wurden benötigt, um alleine die Zufahrtsrampe zu den zukünftigen Werkstatträumen im Souterrain zu

gestalten, denn fast zehn Meter lange Flugzeughänger stellen besondere Anforderungen an Ausmaße und Rampenwinkel.



Kanalisation mußte gezogen, Estrich aufgebracht werden. Durch Trennwände wurde ein Raum abge-

teilt, in dem Schulungen und Versammlungen abgehalten werden konnten. Am besten wurde die Zeit der Planungs- und Bautätigkeit jedoch von Karl Kuhl, dem damaligen stellvertretenden Direktor des Gymnasiums Norf geschildert. Zur Einweihung der neuen Werkstatt hielt er die Festrede, die hier verdientermaßen ungekürzt veröffentlicht werden soll:

Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Segelflug-Himmelsstürmer!

Als Vertreter der Schulleitung dieses Gymnasiums, in dessen Kellergewölben Sie sich heute abend befinden, möchte ich Sie zunächst herzlich willkommen heißen und Ihnen die Grüße des Schulleiters, Herrn Wörhoff, übermitteln, der leider heute nicht zu dieser Festveranstaltung kommen kann, da er an einem Wochenendseminar teilnimmt, bei dem es weniger um Höhenflüge dieser Art geht, derentwegen wir heute hier sind.

Meine Damen und Herren, als gestandener Schulmann weiß ich genau, wo wir uns hier befinden: in den Katakomben eines Gymnasiums, in denen in der Regel kaputte Stühle, verschlissene Schulbänke, zerstörte Tafeln, kurz, sich das ganze ausrangierte Schulmobiliar befindet, das sich im Laufe der Zeit auch an dieser Schule ansammelt.



Als da nun vor einigen Jahren ein Verein bei uns hereinflog, der sich ausgerechnet für diese unterirdischen Abfallbereiche interessierte, dachten wir zunächst, es könne sich nur um einen Club handeln, der sich in der Regel dem Blindflug widmet, so wüst und chaotisch sah die Schullandschaft hier unten aus.

Aber schon bei den ersten Gesprächen mußten wir feststellen, daß die Führungscrew schnell den Überblick gewonnen hatte und für sich und den Turmsegler-Verein feststellte, daß man aus diesen ungenutzten Kellerräumen etwas machen könne: mit fliegenden Bauingenieuren, fliegenden Maurerkolonnen, fliegenden

Elektroinstallateuren, fliegenden Putzerkolonnen, Fensterbauern, Wände ziehenden, Fugen versiegelnden, Estrich legenden, den Hausmeister beschwätzenden, den Schulleiter überzeugenden, das Schulverwaltungsamt in die Knie zwingenden Segelfliegern, deren weibliches Bodenpersonal übrigens stets bereit war, ebenfalls zum geplanten Höhenflug, sprich: der Gestaltung eigener Übungs- und Versammlungsräume, ein dekoratives Element hinzuzufügen.

Kurz und gut; die Turmsegler imponierten uns dank ihres ungeheuren Fleißes, der uns Lehrern eigentlich tagtäglich nur von unseren Schülerinnen und Schülern her eine bestimmende Größe ist, die uns fasziniert.

Und dann das Wort "Turmsegler"! Der Schulleiter glaubte zunächst bei dem Namen des Vereins an eine Aufzuchtstation für Jungfalken, an eine Zweigstelle der Vogelwarte Hellenthal oder Helgoland! Bis bei uns die Pädagogik über alle Zweifel siegte. Ein Lexikon – über diesen Katakomben befindet sich die Bibliothek der Schule – gab hinreichend Auskunft: Turmsegler sind Menschen, die in offenen Landschaften Europas, Asiens und Afrikas vorkommen; meistens haben sie einen blau-grauen Oberkopf mit Denkerstirn – sich stets fragend, mein Gott, wo ist die nächste Cumulus-Wolke? Bei dieser Gruppe von Menschen handelt es sich um Greifvögel, die jede Gelegenheit wahrnehmen, einen geeigneten Nistplatz zu finden, und sei es auch eine harmlose Schule und deren verwilderter Keller. Zur Ernährung sind sie ständig auf der Suche nach "Mäusen", die sie dann regelrecht "kröpfen". Das eine oder andere Amt wird davon ein Liedchen trällern können.

Meistens brüten Turmsegler dienstags und donnerstags in ihren Höhlen und Nischen von Gebäuden, die ihnen nicht einmal gehören, für die sie aber langjährige Pachtverträge durch ständigen Rüttelflug erwirkt haben. Mit anderen Worten: Rüttelflug bedeutet: mit schwirrenden Flügeln an einer Stelle verharren, nämlich hier.

Wir, die Schule über diesen seltsamen Vögeln, wünschen, daß es so bleiben möge, daß von manchem Höhenflug der Aktiven dieses Vereins, der nun hier bei uns sein Nest gefunden hat, unsere Schülerinnen und Schüler beflügelt werden, auf daß eine freundschaftliche Zusammenarbeit zwischen den flügel gewordenen Turmseglern und den über ihnen herumtrampelnden Norfer Gymnasiasten möglich werde.

Die Einweihungsfeier am 7. November 1992 war ein fröhliches Fest, daß allen, die sich für das neue “Nest” der Turmseglern eingesetzt hatten, die Gelegenheit gab, den endgültigen Erfolg ihrer Bemühungen zu bestaunen. Für die Ka 7



wurde es ein anstrengender Abend, denn Bürgermeister Dr. Reinartz, Vertreter aller Parteien, der Sportverbände und der Stadtverwaltung durften einmal probesitzen.



Diesem spektakulärem Auftakt sollten im Laufe der Zeit noch viele andere Feiern folgen, denn an Anlässen fehlt es nicht, wenn erst einmal der Raum da ist: Weihnachten, Silvester, Polterabende, Geburtstage, Weinproben und das traditionelle Muschelessen im Februar. Kurz, die neuen Räume sind ein Spaß für die ganze Familie. Durch den Einbau einer kompletten Küche konnte die Attraktivität des Vereinsheimes noch einmal gesteigert werden.



Nachdem die aufregende Bauphase abgeschlossen war, hatten die Flieger den Kopf wieder frei für den eigentlichen Zweck des Vereins: das Segelfliegen. Seit langem lastete die Verantwortung für die Schulung alleine auf Klaus Endler als mittlerweile einzigem Fluglehrer des Vereins. So wurde im Frühjahr 1993 Dirk Salamon auf einen Lehrgang nach Oerlinghausen geschickt und bereits ein Jahr später hatte er

die Ausbildung erfolgreich abgeschlossen und konnte sich der Schulung widmen.

Schon vor Beginn des Werkstattbaus war über eine Umgestaltung des Flugzeugparks diskutiert worden. Zur Disposition stand die Elfe, die aufgrund konstruktiver Eigenheiten nicht für alle Vereinsmitglieder problemlos zu fliegen war. Es sollte jedoch nicht nur reiner Ersatz, sondern ein hochwertiges und moderneres Flugzeug erworben werden.

Wieder war es in Ziegenhain, als 1993 in einer Fliegerzeitschrift eine LS 3a entdeckt wurde. Kurz



entschlossen fuhren als Bevollmächtigte des Vereins die Herren Endler, Braun, Diekneite und Salamon nach Passau, regelten per Telefon die Finanzierung und nahmen den Flieger gleich mit. Der Tag auf der Autobahn war gut investiert, denn vom ersten Flug an erfreute sich der neue Wölbklappenflieger großer Beliebtheit: er war bequem, leise und sehr schnell.

Entgegen der landläufigen Meinung ist Segelfliegen kein lautloser Sport. Zwar hört ein zufälliger Zuschauer am Boden tatsächlich nichts, wenn hoch über ihm ein Segler seine majestätischen Kreise zieht, aber jeder, über dessen Kopf einmal die Ka 7 hereingelandet kam, kann sich vorstellen, wie die Geräuschkulisse im Flugzeug wirkt. Das Fahrtgeräusch macht jede Verständigung zwischen Fluglehrer und –schüler sehr schwierig. Erst die modernen Kunststoff-Konstruktionen sind auch innen fast “lautlos”.

Nachdem die Turmsegler ihren Urlaub 16 Jahre lang in Ziegenhain verbracht hatten, nahm der Verein Kontakt zu den alten Freunden in Landau auf und verabredete für den Juli '94 ein gemeinsames Lager in der Pfalz. Die Neusser stellten schnell fest, daß vieles beim alten geblieben war, auch die Ausklink-



höhen von 800 Metern funktionierten noch. Das Wetter meinte es mit hochsommerlichen Temperaturen fast ein wenig zu gut mit den Fliegern, weshalb Hans-Gerd wohl das Mißgeschick passieren mußte, welches sein Image nachhaltig beeinflusste:

Markus hatte seinen 50-km-Flug in einem Kartoffelacker bei Viernheim beendet. Als Rückholer stellen sich Hans-Gerd und die beiden Turteltauben Isabelle und Michael zur Verfügung. Alles wurde ordnungsgemäß vorbereitet und mit Hans-Gerd am Steuer und der Jugend auf dem Rücksitz ging es auf die Autobahn - mit Tempo 80, wegen des Hängers. Wegen des Hängers? Diese Frage ergriff in Höhe Mannheim (nach 50 km) von Hans-Gerd Besitz und ein angstvoller Blick in den Rückspiegel offenbarte die grausige Wahrheit: der Hänger wurde vergessen! Während sich die Rückholaktion so unfreiwillig verzögerte, hatte Markus auf seinem Acker in der brütenden Sonne den Blues.

Unverändert war auch die Herzlichkeit der Pfälzer Fliegerkameraden. Für alles wurde gesorgt. Warmes Abendessen gab es, reihum von jedem mal gekocht, für die versammelte Mannschaft am Platz. Für die Frauen war Burgruinenfliegen mit Michael im Falken angesagt und zum krönenden Abschluß wurde gar ein Spanferkel auf den Spieß gesteckt. Alle waren sich einig: ein tolles Fliegerlager.

Die Erfahrungen in Landau schärften den Blick für die eigene Flugplatzsituation. Es gab schon immer Bestrebungen, den Flugbetrieb auf ein heimatnäheres Gelände zu verlegen, da die Entfernung nach Eudenbach insgesamt eine ziemliche Belastung darstellte. Nun schien sich mit dem Bau des Grevenbroicher Segelflughafens die Möglichkeit zu bieten, dieses Ziel zu verwirklichen. Leider stellte sich nach anfänglichem Optimismus heraus, daß das Gustorfer Gelände zwei Vereinen nicht genügend Raum bot.

Wie sehr die große Entfernung zum Flugplatz das Vereinsleben belasten kann, mußte die ebenfalls in Eudenbach beheimatete Luftsportgruppe der DEMAG erfahren. Angesichts

sinkender Mitgliederzahlen schlug deren Vorsitzender Georg Linkowski den Turmseglern eine Fusion der beiden Vereine vor. Ein so entscheidender Schritt mußte natürlich gründlich überlegt werden, doch sprach die allgemeine Stimmung für die Zusammenlegung. Denn auch bei den Turmseglern wurde mit Besorgnis ein Rückgang des Nachwuchses beobachtet. Darüber hinaus hatten sich in Eudenbach schon lange freundschaftliche Verbindungen zwischen den Vereinen entwickelt, die Mitglieder kannten einander und auch die Flugzeugparks paßten zueinander.

1995 wurde schließlich von den Mitgliedern beider Vereine beschlossen, unter dem neuen Vereinsnamen "DJK-Luftsportgruppe Turmsegler Neuss e.V." gemeinsam in die neue Flugsaison zu starten. Der Flugzeugpark der Turmsegler war nun um den Leistungssegler LS 4 und ein Schulflugzeug vom Typ ASW 21 erweitert, und so gerüstet war auch in diesem Jahr wieder Ziegenhain das Ziel des ersten Fliegerlagers des neu formierten Vereins.



In diesem Fliegerlager mußte leider ein Fluglehrer den Abgang seines Hütchens beklagen. Bei einer Streckenflugeinweisung wurde seinem Schüler Michael schlagartig so übel, daß höchste Eile geboten war. Das einzig schnell erreichbare und für diese Zwecke geeignete Behältnis war eben besagtes Hütchen, welches umgehend gefüllt wurde. Solchermaßen erleichtert, konnte die restliche Strecke von 100 km entspannt fortgesetzt werden. Das Hütchen wurde fachgerecht in eine der zu gut verstaut mitgeführten Spucktüten entsorgt. Auf den Ersatzhut wartet der Fluglehrer bis heute.

Auch für die Winterarbeit der nächsten zwei Jahre war gesorgt, denn die von der Demag stammende 58er Ka 6 mußte grundüberholt werden. Zwei Jahre wurde hart gearbeitet, um den Oldtimer zu restaurieren. Eine feierliche Taufe brachte 1997 die Arbeit zu einem würdigen Abschluß. Sie fand am 31. Mai in Eudenbach statt und wurde von Dr. Heinz Günther Hüsich vorgenommen, der dem Verein



bereits bei der Suche nach der neuen Werkstatt hilfreich zur Seite gestanden hatte. Da er außerdem Vorsitzender der Neusser Heimatfreunde ist, war er besonders erfreut, die alte Dame auf den Namen "Novesia" taufen zu dürfen. Ebenfalls ange-reist waren der Vorsitzende des Stadtsportverbandes Rolf Kleinknecht, Willi Müller für die DJK Neuss und Vertreter der Presse,

die nicht nur dem Jungfernflug beiwohnten, sondern selbst die Gelegenheit zu einem Segelflug nutzten. Die Ka 6 wird seither in erster Linie zur Schulung des Nachwuchses eingesetzt und wird sicherlich noch viele Jahre gute Dienste leisten. Daß sie darüber hinaus auch noch auf Überlandflügen Spaß machen kann, vermittelt der folgende Bericht:

Unterwegs mit der Ka 6

Drei Wochen war das Wetter kaum fliegbar gewesen. Ziegenhain und jetzt auch unser kleiner Ka 6-Wettbewerb auf dem Flugplatz "Großes Moor" bei Hannover waren ins Wasser gefallen. Die letzte Möglichkeit, einigermaßen vernünftig in die Luft zu kommen, bot nur noch der Abreisetag, der wenig vielversprechend mit Nebel beginnt. Ortskundige meinen aber: "Das wird gut!" Tatsächlich kommt die Sonne hervor und der Vormittag entwickelt sich den Wettervorhersagen zum Trotz vielversprechend.

Ich fülle die Entscheidung, die Ka 6 nach Grevenbroich zu fliegen, etwa 300 Kilometer. Eigentlich ist es klar, daß ich es nicht schaffen werde, aber vielleicht bis Radevormwald, ab da geht's ja bis Langenfeld nur bergab, vielleicht schaffe ich es ja doch bis dahin, dann kann ich da vielleicht in den Bayerbart einsteigen, der bringt mich dann zum Kraftwerk Niederaußem und das vielleicht bis Grevenbroich – ja, vielleicht!

Der Offizielle, mit dem wir die Wettbewerbskosten abrechnen, macht mir den ersten Strich durch die Rechnung. Er hat alle Zeit der Welt und ich komme erst mit einer Stunde Verspätung in die Luft. Auch das schaffe ich nur, weil der treue Rückholer Thomas bereit ist, unseren Krempel alleine in sein Auto zu laden.

Ich finde sofort Anschluß und bin der Letzte, der sich vor einer dunkel aufziehenden Front noch nach Süden absetzen kann, nach Hildesheim. Direkten Kurs kann ich nicht fliegen, wegen der Beschränkungsgebiete um Hannover, also ein Umweg über Uelzen und Peine. Ab Peine, wo ich noch einmal Höhe getankt habe, muß ich über die Hildesheimer Börde hinweg, die mir partout kein Steigen zur Verfügung stellen will. Kurz vor Hildesheim rettet mich ein Bussard vor der Außenlandung, indem er mir einen Bart zeigt. Über dem alten Kaiserdom schießt mich die beste Thermik des Tages auf komfortable 1200 Meter, aber ab jetzt geht es bergauf in Richtung Weserbergland. Rechts sehe ich die Marienburg,

die neue Adresse von Prinzessin Carolin, furchtbarer Gründerzeitkitsch.

So gut, wie das Wetter aussieht, ist es nicht, Steigen immer so bis 1,5 Meter, das macht mich nicht gerade schnell. Ich entscheide mich, zwischen zwei Wolken hindurch auf meiner Kurslinie die Weser zu überqueren und ignoriere mein innerlich blinkendes rotes Fehlerlämpchen. Fünf Minuten später finde ich mich 200 Meter über der Ottensteiner Hochfläche südlich von Hameln wieder und suche einen Außenlandeacker. Rechts sehe ich das AKW Grohnde mit Thermik locken, aber das schaffe ich bis dahin nicht. Also klemme ich mich eine halbe Stunde in einen Nullschieber, immer Sigi im Ohr: "Aus Null wird mehr!"

Das war es endgültig mit Radevormwald, ich habe zuviel Zeit verloren, selbst wenn ich wieder Anschluß kriegen sollte. Aber Sigi behält Recht und ich bin irgendwann wieder unter den Wolken in Richtung Sauerland. Am südlichen Eggegebirge ist die TMZ von Paderborn, von der ich nicht weiß, ob ich durchfliegen darf oder nicht. Also wieder ein Umweg.

Der Einstieg ins Sauerland ist furchtbar. Ich habe nicht allzuviel Höhe und das vollständig bewaldete Gelände steigt stark an. Hinter der Waldkante auf der Kuppe kann ich ein Feld erkennen, bis zu dem ich es schaffen würde und fliege los. Das Glück ist mit den Dummen und über diesem Feld steht Thermik, die mich bis zum Flugplatz Brilon trägt. Dort nehme ich Kurs auf Meschede, immer das Tal entlang. Es geht überraschend gut, aber ich merke, daß alles Steigen schon Abendthermik ist. Ich bin gespannt, wie weit ich noch komme. In Meschede bin ich noch zu hoch für eine Landung, das sähe feige aus, also fliege ich weiter. Das Segelfluggelände Sundern finde ich, jetzt schon ziemlich tief, natürlich nicht. Also weiter, der Flugplatz Werdohl müßte besser zu sehen sein und das schaffe ich auch noch. Nach zehn Minuten entdecke ich ihn tatsächlich, versuche noch einmal, die letzte schwache Umkehrthermik auszukurbeln, scheitere und rolle fünf Stunden nach meinem Start bei Hannover vor der Werdohler Halle aus, wo ich tatsächlich von einigen Bekannten begrüßt werde, die auf diesem Gelände fliegen.

Dirk Salamon

Einen weiteren Höhepunkt des Jahres stellte das Fliegerlager in Jena dar. Der Flugplatz, auf dem im



Jahr zuvor die Deutschen Meisterschaften unter Beteiligung der Turmsegler Georg Linkowski und Werner Hoff abgehalten worden waren, bot ein fast luxuriöses Ambiente: gepflegter Campingplatz mit Schwimmbad und Restaurant. Zudem wurde die unmittelbare Nähe zu Weimar insbesondere von den Damen als ausge-

sprochen positiv gewertet. Da das Flugwetter während der gesamten Zeit zu wünschen übrig ließ, nutzte man die Zeit gerne zu Ausflügen in die nähere Umgebung. Erwähnenswert wäre hier eine Besichtigung der Zeitz-Werke, die von den Jenaer



Fliegerfreunden ermöglicht wurde und interessante Einblicke in die Produktion modernster optischer Instrumente vermittelte. Und nicht zuletzt wurden die Wanderungen auf den Pfaden der Weimarer Klassik auch für literarisch weniger interessierte zu einem Erlebnis.

Nachdem im folgenden Jahr wieder ein Lager in gewohnter Umgebung veranstaltet wurde (wo, ist



sicher jedem klar), packte 1999 die Turmsegler wieder die Reiselust. Das Ziel war Romorantin an der Loire, es ging also zum ersten Mal ins Ausland. Die Anreise war zwar recht anstrengend und zeitraubend, dafür wurden die Flieger mit prima



Campingmöglichkeiten und vor allen Dingen mit viel Sonnenschein belohnt. Erstmals hatten sich dem Troß auch drei UL-Flugzeuge angeschlossen und Ernst erfreute die Damen des Vereins mit "Schlössertouren" über Loire und Cher. Die Schlösser wurden natürlich auch am Boden ausgiebig besichtigt und am Ende der drei Wochen nahm man ungerne Abschied.

Spitzensportler und Wasserträger

Wie in allen anderen Sportarten auch, gibt es beim Segelfliegen Wettbewerbe. In aller Regel geht es darum, eine festgelegte Strecke möglichst schnell zu bewältigen und erster wird... na, das kann sich jeder selber denken.

Damit in etwa vergleichbare Flugzeuge gegeneinander antreten, sind die Maschinen in unterschiedliche Klassen eingeteilt, die sich nach der Bauart des jeweiligen Seglers richten. In der Doppelsitzerklasse stellen die Turmsegler seit 1999 mit Georg Linkowski und Werner Hoff die nordrhein-westfälischen Landesmeister. Doch bis ganz oben auf das Siegertreppchen war es ein weiter Weg, nicht zuletzt für die Rückholer.

Rückholer sind immer dann gefragt, wenn ein Streckenflug unplanmäßig auf einem Acker endet. Das kommt auf einem Wettbewerb häufiger vor als den Piloten lieb ist, weshalb sie ihre/n Rückholer direkt mitbringen. Im Falle einer Außenlandung hängt der den Hänger ans Auto und fährt anhand einer mehr oder weniger aussagekräftigen Generalkarte zum Ort des Mißgeschicks, um Piloten und Flugzeug wieder einzusammeln.

Das Maß an Langeweile, dem der Rückholer ausgesetzt wird, ist also ein sicherer Anzeiger für den

Erfolg im Wettbewerb. 1999 war demzufolge für den Rückholer äußerst öde. Keine einzige Außenlandung des Siegerteams! Denn obwohl alles bombig läuft, muß die Bodenmannschaft in der Nähe des Hängers bleiben, denn man weiß ja nie. Das war auf den vorangegangenen Wettbewerben ganz anders. Besonders erwähnenswert sind hier die deutschen Meisterschaften von Jena und Aachen 1996 und 1998. Die dort ausgeschriebenen Strecken waren ziemlich groß, weshalb im Falle einer Außenlandung mitunter ganz schön lange gefahren werden mußte.

Am schlimmsten wurde Jan in Jena gebeutelt, als Georg und Werner mit der hoffnungslos unterlegenen ASK 21 dem Feld von Duo-Discen hinterherflogen. Der Umstand, daß es den beiden Piloten nicht gelang, auch nur einen Wettbewerbsflug zu vollenden, hielt den Langeweilefaktor beim Rückholer zwar gering, trieb aber gleichzeitig Jans Puls und die Zahl vor der Plazierung nach oben. Daß 1996 in den neuen Bundesländern noch wie wild gebaut wurde, beschleunigte den Straßentransport von Flugzeug und Mannschaft nicht gerade (teilweise wurde über Fahrradwege umgeleitet!), weshalb so manche Tour erst am frühen Morgen endete. Um endlich halbwegs ausschlafen zu können, leisteten sich Werner und Georg von Klix aus einen Rückschlepp nach Jena; - kostspielig zwar, aber nach einigen Tagen Schlafentzug durchaus verantwortungsbewußt.

Zwei Jahre später in Aachen bewährte sich das Konzept des Rückschlepps nicht ganz so gut. Nach einer Außenlandung auf dem Flugplatz Mönchsheide holte sich Georg bei seiner besseren Hälfte Nicole die Genehmigung zum Rückschlepp ein. Kaum hatte sie diese erteilt, unkte Rückholer Dirk ebenso pessimistisch wie hellichtig: "Wetten, die reißen zu früh raus?" Kaum eine dreiviertel Stunde später kam der Anruf, der diese Ahnung Gewißheit werden ließ. Das Flugzeug und die beiden Helden mußten von einem Acker bei Nideggen abgeholt werden. Vom großartigen Wetterbild arglistig getäuscht, hatten die Zwei den Flugzeugschlepp tatsächlich zu früh beendet.



Aber für alle diese Unannehmlichkeiten entschädigte 1999 die Siegerehrung der Landesmeisterschaft in Borkenberge, als sich das Bodenteam nach zwei Wochen des entspannten Faulenzens mit Georg und Werner über den Titel "Landesmeister" freuen konnte.

Jan Coppel und Dirk Salamon



Quo vadis Turmsegler ? – Das Neue Jahrtausend

Den Einstieg ins Neue Jahrtausend feierten die Turmsegler gemeinsam im Vereinsheim. Dem Anlaß entsprechend wurde ein exquisites Menü serviert, von ambitionierten Hobbyköchen des Vereins in der Fliegerküche gezaubert, und um 12 Uhr knallten Korken und Raketen.

Doch nicht nur kulinarisch, sondern auch medientechnisch sind die Turmsegler für das 21. Jahrhundert gerüstet: Seit einigen Monaten hat der Verein eine eigene Homepage, die Ernst in zeitraubender Kleinarbeit zusammengestellt hat. Das Ergebnis war anscheinend so ansprechend, daß es auch in der Presse lobende Erwähnung fand. Neben einer allgemeinen Präsentation der Turmsegler kann auch jeder Fragen, Anregungen oder einfach einen Gruß ins Gästebuch setzen. Adresse: Turmsegler.de. Im Unterpunkt "Vereinsgeschichte" soll demnächst auch diese Chronik erscheinen.

Das Fliegerlager 2001 fand auf dem Flugplatz Höpen in der Lüneburger Heide statt. Es bot zwar nicht viele schöne Flugtage, aber die Ausflüge nach Hamburg, Bremen und Lüneburg, sowie die Wanderungen durch den Naturschutzpark, ließen Langeweile nicht aufkommen. Zudem stand dem Verein eine



perfekte Küche nebst Aufenthaltsraum zur Verfügung, so daß gemeinsamen Koch- und Grillorgien nichts im Wege stand. Da dieses Fliegerlager erstmals filmisch dokumentiert wurde, gibt es sicher im Winter eine lustige Nachlese.

Die Vorbereitungen für das Vereinsjubiläum laufen nun auf vollen Touren und alle freuen sich auf eine schöne Feier, die dann wohl in der Fortsetzung dieser Chronik (in 50 Jahren?) am Anfang stehen wird. Zum Schluß noch der große Wunsch der Turmsegler, der so alt ist wie der Verein selber: ein Flugplatz in Heimatnähe! Die Realisierung dieses Wunsches wird in jedem Fall die Vereinsarbeit in den nächsten Jahren entscheidend bestimmen. Die Möglichkeit, im heimischen Luftraum die Schönheit des Segelflugs zu präsentieren, ist für die Turmsegler, die als DJK-Verein großen Wert auf Jugendarbeit legen, von größter Bedeutung.

So lautet denn auch das Motto unseres 50 jährigen Vereinsjubiläums:

Ein Flugzeug zu planen ist – nichts; es zu bauen – wenig; es zu fliegen – alles!

(Otto Lilienthal)

50 Jahre Turmsegler im Überblick:

Flugzeuge:

Doppelraab	1955 - 1972
Ka 8	1960 – heute
Ka 7	1965 – heute
Ka 8b	1967 – 1993
Elfe	1974 – 1993
Mistral	1985 – 2000
LS 3	1993 – heute
LS 4	1995 – heute
ASK 21	1995 – heute
Ka 6	1997 – heute

Startwinden

Horch mit Umschaltgetriebe	1958 - 1964
V8 Chevrolet auf Hanomag	1964 - 1966
V8 Chevrolet auf US-Truck	1966 - 1996
Detroit Diesel auf Mercedes Benz	1995 - heute

Anzahl der Starts bis heute:

ca. 25.000

Flugstunden insgesamt:

ca. 10.000

Vereinsvorsitzende:

1951 – 1955	Gerd Wienstroer
1955 – 1958	Sepp Bauer
1958 – 1972	Gerd Wienstroer
1972 – 1978	Klaus Endler
1978 – 1981	Klaus Kühn
1981 – 1987	Jürgen Kolbe
1987 – 1994	Siegfried Demmig
seit 1994	Ernst Kühn

Fluglehrer:

Helmut Wienstroer
Günther Pferdehirt
Klaus Endler
Dirk Salamon
Werner Hoff
Werner Groß

Werkstattleiter:

Gerd Wienstroer
Helmut Wienstroer
Jürgen Kolbe
Theo Klaff
Siegfried Wisotzki
Michael Schneider

Vereinsvorstand 2001:

1. Vorsitzender:	Ernst Kühn
2. Vorsitzender:	Norbert Braun
Geschäftsführer:	Georg Linkowski
Kassierer:	Claudia de Keyser
Technischer Leiter:	Jürgen Kolbe
Ausbildungsleiter:	Werner Hoff
Jugendleiter:	Dirk Salamon
Mitglieder:	60

Adresse:

DJK-Luftsportgruppe Turmsegler Neuss e.V.
Nelkenstr. 42
41466 Neuss
Tel.: 02131/467569
02137/77227